

# Rund um Charlie

Nachrichtenblatt des Flugsportclubs Aschaffenburg-Großostheim e.V.



5. Jahrgang

Dezember 1991

2. Ausgabe '91



Ab in die Welle - unsere ASK 21 in Aosta

Foto: V. Wachtberger

Ein Erfolgjahr für den Flugsportclub Aschaffenburg-Großostheim

## Schlagzeilen en masse

Segelflug

**„Bayerischer Meister 1991“  
„8. Platz bei Europameisterschaft“  
„Wellenflug auf 7400 m Höhe“**

Motorflug

**„Deutscher Kunstflugmeister“  
„1. Platz beim Deutschlandflug“  
„12. Platz bei Rallye-WM“**

Ballonfahren

**„Ballonstart auf dem Roten Platz“**

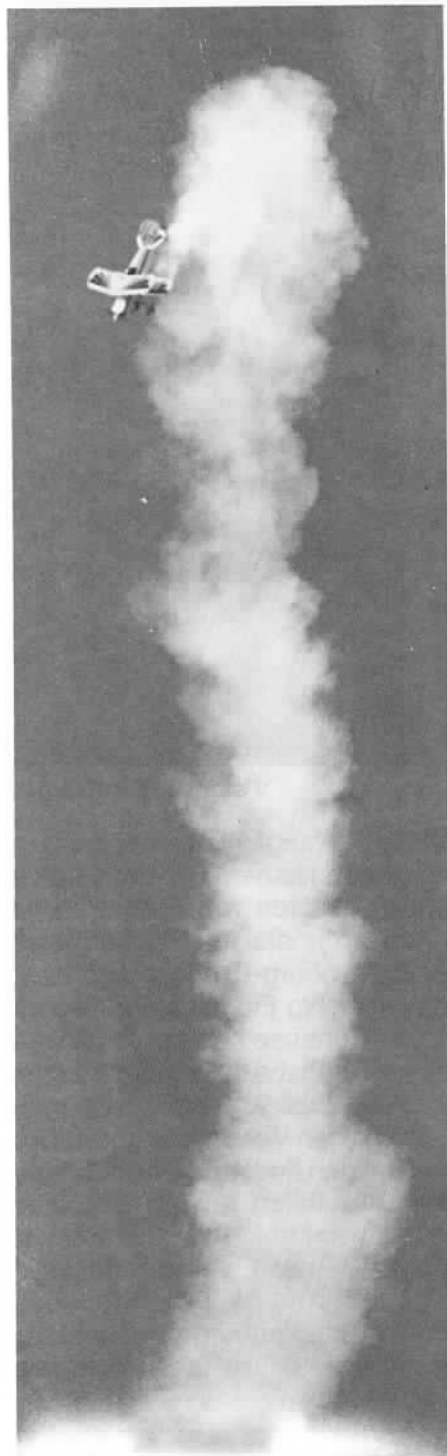
Diese Schlagzeilen beschreiben nur einen kleinen Teil der Erfolge und Aktivitäten von Fliegern (und „Fahrern“), die im Flugsportclub Aschaffenburg-Großostheim bzw. auf unserem Flugplatz ihr fliegerisches Zuhause haben. Somit wird diese Ausgabe zu einem stolzen Jahresrückblick - wo findet man schon einen Verein, der auf solche vielseitigen flugsportlichen Erfolge und Aktivitäten seiner Mitglieder verweisen kann! Allen Lesern viel Spaß bei der Lektüre, und allen Mitgliedern und Freunden des FSC Aschaffenburg-Großostheim ebensoviel Glück und Erfolg wie 1991 auch im neuen Jahr!

## Top Fun

"Unsere" Pitts bei den Deutschen Kunstflugmeisterschaften, Helmut Bach - Deutscher Meister in der Klasse Advanced, Klaus Schrodt - Dritter in der Klasse Unlimited.

Ein Bericht von Helmut Bach

"N 13TW, Runway 26 is vacated, flightplan is open. Viel Spaß!" ... Bei dem Wetter: Es nieselt, und die Wolken sind auch nur gerade noch legal. Für ein paar Rollenkreise reicht es allemal, und es gibt auch noch andere horizontale Figuren zu üben. Dreißig Minuten später kommen die Tango Whiskey schwer mißhandelt und der Pilot



schwer frustriert zurück, um auch das Abenteuer "Landung einer Pitts" so zu überstehen, daß der Boß noch die Landegebühr zahlen könnte. Wozu also das ganze?

Eine Frage, die wir uns auch öfters stellen und nicht beantworten können. Immerhin nehmen wir, das sind Claus Petry und Helmut Bach, zum dritten Mal an der Deutschen Meisterschaft im Motorkunstflug teil. Mit dem Gefühl, außer unserer Landetechnik kaum etwas verbessert zu haben (was, wie sich noch herausstellen sollte, auch nicht umsonst war), geht es also Ende Mai mit Hund, Zelt und Schlafsack (und Motordrachen) nach Bruck, um den dortigen Anwohnern das feine Säuseln unserer Pitts nicht vorzuenthalten.

Gestartet wird diesmal in drei internationalen Klassen: INTERMEDIAT sind die Einsteiger, mit einem Schwierigkeitsgrad, den man so früher als Halbakro bezeichnete. ADVANCED sind die Aufsteiger; die Klasse ist definiert durch Motorleistungen der Flugzeuge bis 260 PS, und UNLIMITED (Meister, offene Klasse): weniger als 260 PS geben schon bei der ersten Figur Anlaß zur Erheiterung der am Boden stehenden Piloten. In der Intermediat findet sich die größte Bandbreite an Flugzeugtypen, von einer alten Stampe über Bucker, Pitts, Zlin bis zu einer Yak 50 sowie die größte Teilnehmerzahl mit 14 Piloten. Kein Flugzeugtyp, der vor etlichen Jahren nicht schon einem Weltmeister zu Ehren verholfen hat, heute aber in den anderen Klassen schlicht "verhungert". In der Advanced fliegen acht Piloten auf Pitts, Christen Eagle und Zlin 50. Die einzige Extra 300 fliegt außer Konkurrenz, da der Pilot Däne ist. In der Unlimited fliegen außer einer Zlin 50 LS, die sich mühsam durch das Programm arbeitet, nur noch "Extras": Klaus Schrodt auf seiner Extra 230, der Rest auf 300ern (die Zahlen scheinen sich auf den Neupreis in Kilomark zu beziehen!). Wolfgang Dallachs Diabolo macht bei einer Landung teuflische Geräusche, als das Spornrad abbricht: Da warens nur noch fünf. Zwei weitere 300er verlieren den Kampf Runway gegen Fahrwerk und halten die Besitzer bis in die Nacht beschäftigt.

Wir treten in der Klasse Advanced an, nachdem wir feststellen mußten, daß uns etwa 100 PS in der Vertikalen fehlen. Da aber ansonsten der Schwierigkeitsgrad etwa gleich dem der Unlimited ist, nimmt unser Ehrgefühl dadurch keinen größeren Schaden.

Nach dem Training am Platz - nein, keiner hatte vorher Zeit zum Üben, also muß es pures Talent sein - wird es am Freitag ernst. Jeder hat Schmetterlinge im Bauch, als ginge es zum ersten Feindeinsatz.

Erster Durchgang, bekannte Pflicht: In der Intermediat gewinnt - wie schon im Vorjahr - Paul Erhard auf seiner Zlin 526. In der Advanced liegt Uli Pade mit 2056 Punkten auf dem ersten Platz. Claus Petry überschießt den Kurs beim Ausleiten aus einem Rollenkreis und fängt dadurch die nächste Figur falsch an: Richtungsfehler in beiden Figuren gibt zwei "Nullen".

## Crau

Bei uns ist der Wiedehopf fast ausgestorben. In der südfranzösischen Steinsteppe "Crau" hingegen leben noch Wiedehopf, Blaurocke, 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)



Sie 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  
Giesinger Str. 19 7760 Radolfzell



Ich überschieße die 1 1/4 Umdrehungen Rückentrudeln und korrigiere schnell nach. Die Ottern, pardon, Punktrichter sehen es nicht und geben mir an Stelle einer Null nur eine schlechte Note. Ansonsten bewerten sie mich wie immer viel zu schlecht, und ich lande mit 1916 Punkten erst mal auf Platz vier. Warum die Punktrichter (neudeutsch Judges) Ottern genannt werden? Weil sie faul im Liegestuhl liegen und die Hände meist über dem Bauch verschränken. Bei den Meistern gewinnt der Meister persönlich, Walter Extra auf seiner "300er special".

Die Kür, die von jedem innerhalb gewisser Vorgaben selbst entworfen wurde, ändert dann etwas das Bild. Ausgenommen bei den Einsteigern: Paul Erhard wie im Vorjahr auf Platz eins. Bei den Meistern kommt die Überraschung: Walter Extra hat bei seinem Programm, das er den Punktrichtern vorlegt, die Richtungspfeile vertauscht und fliegt folglich alle Figuren in die falsche Richtung! Null Punkte für das ganze Programm ist der Lohn der wilden Tat! Klaus Schrodt fliegt eine "Risikokür" mit wilden Kombinationen und setzt alles auf eine Karte. Alles klappt, kein Nuller: Erster Platz in der Kür, dritter in der Gesamtwertung. Bei uns wird es schon etwas enger: Claus Petry, der sich kaum noch eine Chance ausrechnet, fliegt als einziger entspannt und kann sich auf den fünften Platz vorarbeiten. Uli Pade fliegt mit 2370 Punkten gerade noch 6 Punkte besser als ich, und ich rücke auf Platz 2 vor. Hoffnung kommt auf, und ich bin kaum noch ansprechbar.

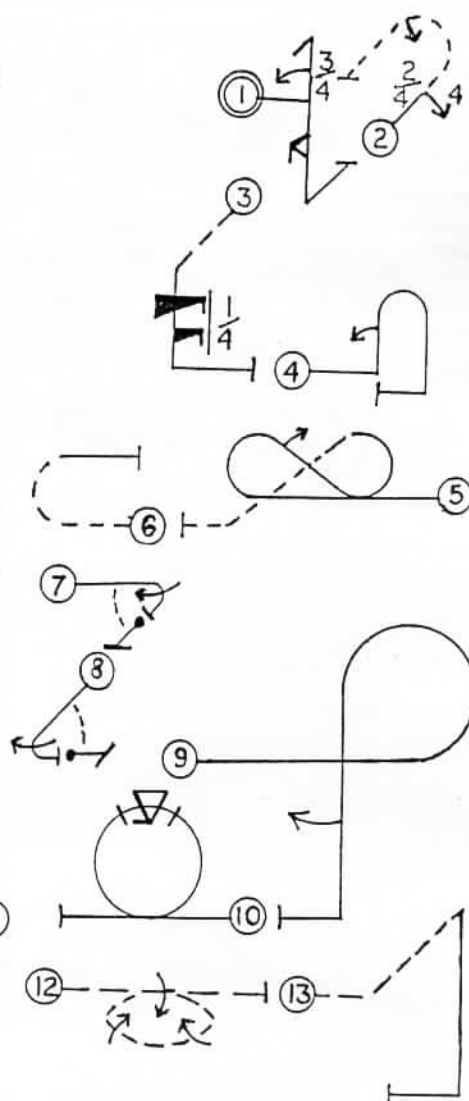
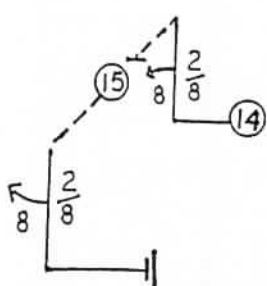
Endlich: Die "Unbekannte" ist raus (Unbekannte Pflicht: ein bis am Tag vor dem Flug unbekanntes Kunstflugprogramm, das von allen Teilnehmern geflogen werden muß; im Gegensatz zur bekannten Pflicht, die vorher veröffentlicht und geübt werden kann)! Zwei Figuren, die ich noch nie geflogen habe (z.B. halbe kubanische Acht mit gestoßener Rolle), und einige, die ich im Vertrauen auf die Gutmütigkeit der Ottern seit mindestens einem Jahr nicht mehr geübt habe. Natürlich darf jetzt nicht mehr geübt werden, und nach einer unruhigen Nacht im Zelt bin ich total platt.

## Die bekannte Pflicht der Deutschen Meisterschaft

(aufgeschrieben in der Geheimschrift der Kunstflieger)

- 1) Turn, 3/4 Rolle nach oben, 1/2 gerissene Rolle nach unten.
- 2) Zwei einzelne Viertelrollen, aus dem Rücken nach oben drücken, 1/2 Rolle, wieder Rückenflug.
- 3) 1 1/4 Umdrehungen Rückentrudeln.
- 4) Humpty Bump, 1/2 Rolle senkrecht, ziehen, senkrecht, ziehen.
- 5) Kubanische Acht mit halber Rolle, negativ beenden.
- 6) Aufschwung aus dem Rückenflug.
- 7) 90° Rollenkreis, Rolle nach innen.
- 8) Dito, aber Rolle nach außen.
- 10) Avalanche: Loop mit gerissener Rolle in der Spitze.
- 11) Aufschwung mit ganzer Rolle oben.
- 12) Gemein - aus der Rückenlage Vollkreis mit 3 Rollen nach innen.
- 13) Wie gezeichnet: Aus dem Negativen 45° nach oben, senkrecht, positiv raus aus der Figur.
- 14) 2/8 Rollen senkrecht nach oben, auf dem Rücken quer zur Box fliegen.
- 15) 2/8 Rollen senkrecht nach unten, positiv raus.

Das war's.



Dafür hat der Wind aufgefrischt und bläst mit 15 - 20 Knoten quer durch die Box (vorgeschriebener Raum für den Kunstflug). Erstes Opfer wird unser ungenügend angebundener Motordrache: Ein kräftiger Bart wirft ihn auf den Rücken und bricht ein Seitenrohr. Fängt ja gut an. Bei den Einsteigern gewinnt wieder Paul.

Claus muß als erster von uns in die 1000m x 1000m kleine Box und fängt ganz auf der Luvseite an. Nach drei Figuren ist er schon auf der Leeseite und kämpft, bis endlich die erste Figur in den Wind kommt. Vom Zuschauen habe ich schon ganz weiche Knie. Trotzdem noch drei Piloten vor mir. Dann Uli in die Arena. Er fängt fast in der Mitte an und muß schon nach der zweiten Figur gegen den Wind kämpfen. Aber er fliegt sehr sauber. Warum bin ich noch nicht dran? Nach einer Ewigkeit endlich: N 13TW in die Box! Gashebel auf laut, Nase runter - willkommen bei "Redline Aviation". Erst Figur: Gerissene Rolle 45° aufwärts, dann 1 1/2 Umdrehungen Trudeln, Nase senkrecht nach unten. Wer hat die Box unter mir weggezogen? Slippen, schieben, mogeln in jeder nur möglichen Figur und nur keine verges-

sen. Der g-Messer ist fast am Anschlag. Wieso bin ich so hoch? Nix wie runter. Endlich ist der wilde Ritt vorbei. Bei den Unlimited fliegt Walter Kampmann sehr sauber und ist vorn, gefolgt von Frank Gerstenberg und Klaus Schrod. Walter Extra ist aber nach der inoffiziellen Wertung der Kür nach Punkten vorn, und die Piloten rätseln, wie sie das Dilemma lösen. Da hängt ja ein Zettel: Ergebnisse der "Unbekannten Pflicht". Aha, Klaus Petry hat gewonnen, ich bin auf Platz zwei, Uli auf Platz sechs. Fünf Figuren hat er außerhalb der Box geflogen. Aber wo ist nur die Gesamtwertung? Ein Urschrei läßt den Bayerischen Wald erzittern: Ich glaub's fast nicht, ich stehe ganz vorn. Sweet victory, her mit dem goldenen Topf. Die Deutschen Meister im Motorkunstflug sind demzufolge also: Intermediat - Paul Erhard, gefolgt von Jo Ade auf Yak 50. Advanced - Helmut Bach, gefolgt von Uli Pade und Dieter Lücke. Klaus verpaßt nur um wenige Punkte den Bronzebecher. Unlimited - Walter Kampmann (der seinen Pokal aber an Walter Extra abtritt), gefolgt von Frank Gerstenberg und Klaus Schrod.

Das Schwierigste steht aber noch bevor. Die Siegesfeier will ohne bleibende Schäden überstanden sein und fordert unseren ganzen Einsatz.

Am nächsten Tag will ein Reporter (nein, nicht Sportschau) einige Figuren und Zusammenhänge erklärt haben. Was mir von dem mühsam über die Lippen gebrachten noch in Erinnerung ist, will ich der Nachwelt auch noch aufzwingen:

Wie kommt überhaupt so eine Wertung zustande? Jede Grundfigur hat einen Schwierigkeitsgrad, den sogenannten K-Faktor. Ein positiver Loop hat z.B. 10 K, eine gesteuerte Rolle senkrecht 12 K, ein Turn negativ hat 23 K. Es gibt einen FAI-Katalog (die Erklärung von FAI dauert einige Minuten) mit annähernd 1000 Grundfiguren, die zudem noch kombiniert werden können. Figur Nr. 7 meiner Kür ist z.B. ein positiver Turn (17 K), mit 2/8-Rolle senkrecht nach oben (7 K) und einer gerissenen Rolle senkrecht nach unten (11 K). Insgesamt also 35 K. Die Judges bewerten jede Figur nach ihrer Ausführung mit Noten von null bis zehn. Pro 5 Grad Winkelfehler wird z.B. ein Punkt abgezogen. Diese Bewertung, multipliziert mit dem jeweiligen K-Faktor der Figur, ergibt die Punktzahl; alle Figuren zusammen dann die Gesamtwertung.

Können die Punktrichter so kleine Fehler überhaupt sehen? Ja!

Wieso sind hier einige Linien gestrichelt, und wieso ist fast alles mit Ecken gezeichnet? (Der kann Fragen stellen!) Gestrichelt sind alle negativen Figuren. Die Ecken sind nur eine Zeichnungsvereinfachung, sollen aber als Viertelloops mit gleichen Radien in der Figur geflogen werden.

Wie viele Programme werden geflogen? Drei. Erstens die bekannte Pflicht, die schon Monate vorher dem Piloten vorliegt. Zweitens die Kür, die sich jeder selbst zusammenstellen kann. Maximal dürfen es bei uns 15 Figuren mit zusammen höchstens 300 K sein. Dabei darf sich keine Figur wiederholen. Der Gesamteindruck (mitreißend oder langweilig) wird nicht bewertet, sondern nur wieder die Ausführung der Figuren. Man tut also gut daran, sein Programm mit den Figuren auszustatten, die man am besten kann und die einem viele Korrekturmöglichkeiten gestatten. Es müssen aber bestimmte "Familien" drin vorkommen, so z.B. Trudeln, gerissene Rollen, Rollenkreise, Loops usw. Drittens die unbekannte Pflicht. Sie muß spätestens vier Stunden vorher feststehen und wird von den Judges je nach krimineller Energie oder Mitleid festgelegt. Dies ist eigentlich der schwierigste Teil des Wettbewerbs. Man muß vorher versuchen, sich klarzumachen, wann welche Figur kommt, wie hoch, wie schnell, wie langsam man sein muß. Dazu laufen dann alle Piloten auf dem Vorfeld herum und turnen ihr Programm im Geist ab. Das erinnert sehr an einen Indianertanz! Wieso laufen sie jetzt in Schlangenlinien übers Vorfeld? ...Murmeln, Murmel...

Letzte Frage (ein Glück!): Wieso fliegt man in drei Klassen? Früher gab es nur die



Klassen Halbakro und Vollakro. Wer in der unteren gewonnen hatte, mußte dann in der Vollakro mitfliegen, konnte dies aber meist nicht, weil seine Maschine nicht die nötige Leistung und der Pilot nicht das nötige Geld für eine bessere hatte. In den USA führte man dann mehrere Klassen von Basic bis Unlimited ein, wovon sich Advanced und Unlimited international durchgesetzt haben. Jeder kann sich nun, solange er will, in der Klasse tummeln, die sein Flugzeug ermöglicht (ähnlich der Klasseneinteilung bei Segelflugzeugen). In diesen Klassen gibt es auch Europa- und Weltmeisterschaften. Man muß also nicht unbedingt Grund und Boden verkaufen, um sich mit einer Extra 300 auf das Siebertreppchen zu arbeiten. Kunstflug ist sowieso teuer genug - die Wartung der Maschinen ist wesentlich aufwendiger und teurer als die einer normalen Reisemaschine. Bei uns kommen auf eine Stunde Flugzeit etwa vier Stunden Wartung! Nicht zuletzt deshalb ist man für jeden Sponsor und über jeden Flugtag froh. Durch diese Klasseneinteilung kommen aber jetzt wieder viel mehr Piloten zu Wettbewerben - so viele wie in diesem Jahr waren noch nie bei einer Deutschen Meisterschaft! Können Sie noch schnell ein paar Figuren erklären? (Ich denk', das vorhin war die letzte Frage!) Looping: Einfach: Knüppel ziehen (oder drücken, je nachdem, ob positiver oder negativer Loop), rum mit der Kiste, aber schön rund muß er sein, auch

bei Wind. Gesteuerte Rolle: Knüppel zur Seite, mit den anderen Rudern korrigieren, so daß sie schön auf einer Linie liegt. Gerissene Rolle: "Trudeln nach vorn": Knüppel bei etwa 120 Knoten (zweifache Stallspeed) ruckartig nach rechts hinten, Seitenruder nach rechts. Dazu Vollgas, und man rollt mit etwa 0,7 Sekunden pro Umdrehung. Gestoßene Rolle: Das ganze negativ. Turn: Genau senkrecht hoch fliegen, warten, bis die Ruder weich werden, und dann ins Seitenruder treten. Dabei mit den anderen Rudern korrigieren. Die Drehachse muß innerhalb der Spannweite liegen. Männchen: Senkrecht nach oben, bis die Fahrt ganz weg ist. Man muß mindestens 2 1/2 Flugzeuglängen rückwärts fallen, bis das Flugzeug nach vorn oder hinten ("Weibchen") durchschwingt. Trudeln: Bekannt, oder? Gestoppt wird nach einer oder auch 1 3/4 Umdrehungen. Lomcovak: Hau ruck, zieh, dreh, stoß, taumel, stürz, würg ... Propeller noch dran? Der Reporter wird langsam bleich und wendet sich ab. Ob es an diesen Erklärungen oder an meinen Nachwirkungen der Siegesfeier lag, werde ich nie erfahren.

Helmut Bach

PS: Inzwischen erreichte uns die traurige Nachricht, daß Dieter Lücke, Dritter in der Klasse Advanced, am 16. Juni auf dem Heimflug von einer Luftfahrtveranstaltung tödlich abgestürzt ist.

## 7th World Rallye Flying Championship

Die 7. Weltmeisterschaft im Rallyefliegen, und sechsmal waren Mannschaften vom Flugsportclub Aschaffenburg-Großostheim dabei. Auch die erzielten Plätze ergeben eine Bilanz, deren sich kein anderer Flugsportclub rühmen kann: zweite, vierte, usw. Plätze wurden von Mannschaften wie Wilfried Müller / Erich Schlagmüller, Otto Höfling / Gerhard Justin bzw. Otto Höfling / Mike Amtmann bereits erzielt. Nun, bei der 7. Weltmeisterschaft, brachten Axel Maurer und Mike Amtmann einen 12. Platz mit nach Hause. Unter Berücksichtigung der Umstände - für Axel Maurer und Mike Amtmann war dies die erste gemeinsame Rallye überhaupt, für Training am Austragungsort blieben ihnen nur knappe drei Tage, und die Vollprofis aus Polen gingen mit fünf Mannschaften an den Start - konnte dieses Ergebnis absolut zufriedenstellen!

Eigentlich hatten sich Christiane und Axel Maurer durch die guten Ergebnisse der letzten Deutschen Meisterschaften (1. und 2. Platz!) für die WM qualifiziert, doch die Umstände (sogenannte "andere") hinderten Christiane an der aktiven Teilnahme. Mike Amtmann sprang gerne ein. Für Axel war es die erste, für Mike die vierte Rallye-Weltmeisterschaft.

# Machen Sie sich unabhängig

**Olivettis Offene System Architektur (OSA)** bietet dafür die Voraussetzungen.

Bisher orientierten sich Systemlösungen an der Verfügbarkeit von Produkten. Daraus resultierten aufgesetzte Ad-hoc-Insellösungen und sogar ad-hoc-Architekturen. In einem Europa, in dem die Zollschranken fallen, sind solche Abhängigkeiten unangemessen.

Mit der **Offenen System Architektur** erhalten die Anwender die nötige Unabhängigkeit. Offen ist diese Architektur in dreifachem Sinne:

„offen“ für sinnvolles Wachstum in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Anwenders.

„offen“ durch eine Struktur mit sinnvollen Standards, z.B. UNIX\* und MS-DOS\*, die Qualität und Funktionalität garantieren und gleichzeitig die Anpassung an andere Systeme zulassen.

„offen“ für schrankenlose Kommunikation zu Kunden, Lieferanten und Verbänden im In- und Ausland.



Die **Olivetti LSX 3000-System-Familie** ist als solides Fundament innerhalb der **Offenen System Architektur** eine maßvolle Computer-Investition für die Europazukunft Ihres Unternehmens. Sie ist modular ausbaubar und wächst mit Ihren individuellen Anforderungen bis 192 Arbeitsplätzen.



**olivetti**

**Wir als Olivetti-Vertrags-  
händler bieten qualifizierte  
Branchenberatung und Gesamt-  
lösungen mit dem geeig-  
neten LSX 3000-Modell:**

**Schubert & Holhorst  
Büro- und Datentechnik GmbH**

Heusenstammer Straße 33  
6053 Obertshausen  
Telefon: (0 61 04) 48 16  
Telefax: (0 61 04) 4 55 04

\* UNIX ist ein eingetragenes Warenzeichen der AT&T  
MS-DOS ist ein eingetragenes Warenzeichen der Micro-  
soft Corporation.

Der Austragungsort war von besonderem Reiz (aber auch von besonderen Kosten): Stellenbosch, eine kleine Universitätsstadt, ca. 50 km östlich von Kapstadt in Südafrika! Christiane, Stephanie und Axel Maurer reisten schon am Donnerstag, dem 14.11., ab; daß dies eine sehr gute Entscheidung war, merkte Axel bei der Übernahme des Wettbewerbsflugzeuges. Groß war die Freude über den Wunschtyp Morane, viel kleiner die über den Zustand des Fliegers: nicht flugklar! An den Bremsen fehlten Teile, Bremsschläuche waren undicht, der Propeller hatte gefährliche Scharten. Im Prinzip kein Problem für Axel; aber nach dem insgesamt 12 1/2 -stündigen Flug von Frankfurt nach Kapstadt war die Nacharbeit kein Vergnügen.

Als Mike am Samstag nachmittag ankam - seine Schülerinnen entließen ihn nicht früher - konnte Axel stolz ein sehr taugliches Wettbewerbsflugzeug präsentieren. Mit der (aufgrund des wohl defekten Ladereglers) immer schwachen Batterie würde man schon fertig werden. Gleich ging's ab zum ersten Trainingsflug: Die Aufgabenstellung war ebenso gewöhnungsbedürftig wie die Karten und die Geographie. Die Gegend unmittelbar um Kapstadt ähnelt noch einer fruchtbaren Mittelmeerlandschaft, schon bald aber wird das Land trocken, und die Besiedlung nimmt mit der Entfernung von Kapstadt sehr schnell ab. Befestigte Straßen werden zur Seltenheit; was die Karte zum Teil noch als Hauptstraße verzeichnet, ist in unserem Sinne ein besserer Feldweg, und mit other roads meint sie schon die Spuren, die vielleicht eine Handvoll Fahrzeuge in einer Woche ins Feld ziehen. Faszinierend und natürlich eine gute Navigationshilfe sind die vielen urplötzlich aus der sandigen Ebene aufragenden Hügel und Berge, die schon nahe am Meer die 1000-m-Marke schnell erreichen.

Mit den anderen vier deutschen Mannschaften wurden Trainingsaufgaben und Erfahrungen ausgetauscht, und bis zur offiziellen Eröffnung der Weltmeisterschaft am Montag hatte man schon sieben Flugstunden hinter sich gebracht. Erfolgserlebnisse bei diesen Flügen hoben die Stimmung, aber richtig angefreundet hatte man sich auch nach den Wertungsflügen am Dienstag, Mittwoch und Donnerstag mit dieser Art der Aufgabenstellung nicht: 15 Minuten vorm Start bekam das Team den Umschlag mit den Aufgaben ausgehändigt. Darin waren enthalten:

— Zwei DIN-A4-Seiten mit der Beschreibung der Wettbewerbsstrecke; die ca. 22 Wendepunkte waren durch Richtungs- und Entfernungsangaben bezogen auf andere Wendepunkte, feste Kartenpunkte oder durch Koordinaten gegeben. Bis zum Start gelang es, gerade sechs oder sieben dieser Punkte in die Karte zu bringen - dann mußte der Pilot fliegen, franzen und suchen, während der Navigator weiter Striche in weitere Karten malte. Erst im zweiten Drittel der Strecke konnte letzterer dann mit Ausschau nach Strecke, Bildern und Bodenzeichen halten.

— Ein weiteres Blatt gab sekundengenaue Überflugszeiten für etwa 40% der Wendepunkte vor; an bis zu sechs der so hervorgehobenen Punkte konnten Zeitkontrollen installiert sein. Nebenbei waren an diesen Wendepunkten - den Timing Gates - ausgelegte Buchstaben zu erkennen.

— Dann fiel der Besatzung ein Stapel von 10 bis 15 Fotos entgegen, die irgendwie übersichtlich im Cockpit untergebracht werden mußten. Diese Fotos, alle von der Art "kleines Haus am Waldrand", "Steinmauer in einem großen Acker", "Kreuzung zwischen einem Feldweg und einem Bach", "Tote Bäume im Sumpf", sollten entlang der ganzen Wettbewerbsstrecke (ca. 250 km!) aufgefunden, der festgestell-

## Rund um Charlie

**Nachrichten des Flugsportclubs  
Aschaffenburg-Großostheim e. V.**

**Herausgeber:**

Flugsportclub Aschaffenburg-Großostheim

**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

**Konzeption und Gestaltung:**

Bernhard Wißler

**Auflage:**

5000 Exemplare (Sonderausgabe)

Aufsätze geben nicht die Meinung des FSC Aschaffenburg-Großostheim 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.

te Ort der Luftaufnahme mußte durch seine Entfernung vom letzten Wendepunkt auf 0,5 NM genau bestimmt werden! Wie schwer dieses Unterfangen war, zeigt die Bilanz der Zwölftplatzierten: von ca. 35 Fotos, die in den drei Wettbewerbstage ausgegeben wurden, fanden sie ganze sechs - diese lokalisierten sie aber sämtlich auf 0,1 NM genau. Selbst das beste deutsche Team, Helmut Bäder und Gerhard Spreng auf Platz 7 (!) der Gesamtwertung, brachten es nur auf ein oder zwei Bilder mehr.

— Außerdem waren im Umschlag noch Fotos zu etwa 12 Wendepunkten; bei diesen Bildern war jeweils die Wendepunktnummer angegeben, und es war nur zu entscheiden, ob das Bild dort aufgenommen war oder nicht. Diese Aufgabe wurde von den Aschaffenburgern fast vollständig gelöst; aber auch hier gab es noch so viele Schwierigkeiten, daß sie einige hundert Strafpunkte dabei einheimsten.

— Eingetragen wurden die Ergebnisse auf den beiden im Wettbewerbsumschlag mitgegebenen Wertungsbögen, die außerdem ein Feld für erkannte Bodenzeichen vorhielten: Entlang der ganzen Strecke waren neben den Bildern noch Tuchzeichen zu finden und wie die Streckenfotos zu lokalisieren. Die Bilanz auf Platz 12: drei von etwa 15 ausgelegten Zeichen!

## Wir machen Ihnen die große Wäsche.

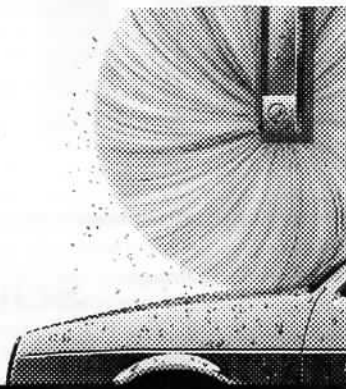
Mit unserer neuen  
computergesteuerten  
Waschanlage

ab 5.95 DM

**ESSO STATION Reinh. Kämpf Kfz.-Meister**

Heusenstammer Straße 43 - 6053 Obertshausen

Telefon (0 61 04) 4 18 10



— Kam die mangels Erfolgserlebnissen frustrierte Mannschaft schließlich nach über zwei Stunden wieder am Flugplatz in Stellenbosch an, mußte der Pilot noch eine Ziellandprüfung bestehen.

Viel gesehen hatte man zweifellos auf den Flügen, aber Zeit zum Genießen der neuen Eindrücke blieb kaum. Manches Bild kommt erst nach dem Flug wieder aus dem Unterbewußtsein hervor. Am letzten Wertungstag war es jedoch für fast alle Teams anders: trotz unverändert harter Aufgabenstellung, teilweise sogar schwierigerer Navigation, zog die Schönheit der Landschaft die Aufmerksamkeit auf sich. Gingen die ersten beiden Etappen aus Wettergründen - auch in Südafrika gibt's tiefe Wolken und Schauer - nur übers Flachland und zwischen den Bergen durch, so überflog man jetzt eine karge, aber faszinierende Gebirgslandschaft, und den Zeitüberflug am Kaap Agulhas hinaus aufs offene Meer mit mehreren Metern hoher Brandung wird keiner vergessen. Wie hieß es doch in der Beschreibung dieses Wendepunktes, des südlichsten Punktes Afrikas: "No more land - Don't miss turning point"; Land erst wieder in der Antarktis! Aber bis dahin ist es noch ein Stückchen.

Zurück auf den Boden der Rallyewirklichkeit: Als gemeinste Falle entpuppten sich die Timing Gates, die man zunächst für gar nicht so gefährlich gehalten hatte: Sie waren durch Bodenzeichen markiert und ganze hundert Meter breit. Außerdem wurden sie zum Teil kunstvoll zwischen Gebäuden und Büschen versteckt, oft lagen noch Gebäude und Bahngleise zwischen den beiden Begrenzungen. Ein in der Tormitte ausgelegter Buchstabe war außerdem noch zu erkennen. War man beim Überflug nur wenig mehr als eine Spannweite außerhalb dieses 100-m-Tors, wurde man als "not observed" behandelt - 600 Strafpunkte, entsprechend einer Zeitabwei-

## 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

chung von 10 Minuten! Eine Ziellandung neben der Landebahn kostet weniger! Um solche 600 Penalties auszubügeln, hätte man 12 Streckenbilder finden müssen!! So gab es oft eine wilde Kurverei vor den Timing Gates, obwohl Kurven mit mehr als 90° Abweichung zum Sollkurs mit 200 Strafpunkten zu belegen waren. Diese Time Gates waren es, die die grobe Gliederung der Gesamtwertung bestimmten, und natürlich waren es fast ausschließlich Beurkundungen von Zielrichtern an diesen Stellen, die Anlaß zu Protesten gaben. (Zum späten Trost: Die anwesenden internationalen Schiedsrichter haben den Unsinn dieser Wertung eingesehen, die Regeländerung ist bereits beschlossen.) Erleichterung bei Bekanntgabe der Tageswertungen: Die meisten der anderen Teams waren noch schlechter! Als neue Maßeinheit für die Bewertung der Gesamtergebnisse wurde die Einführung von kP (Kilopenalties) ins Gespräch gebracht ... Trotzdem: Die Aufgabenstellung war fast durchweg völlig korrekt ausgearbeitet, man hielt sich an das neue Regelwerk der FAI/CIAG. (Sicherlich läßt sich dieses Regelwerk aber auch so auslegen, daß etwas realistischere Aufgabenstellungen dabei herauskommen.)

Überhaupt, dem Veranstalter muß man höchstes Lob aussprechen: Die perfekte Organisation des Wettbewerbs setzte sich fort in einem angenehmen und angemessenen Rahmenprogramm, die Unterbringung aller Teilnehmer in einem Fünf-Sterne-Hotel, in dem auch Briefings, verschiedene gesellige und die Schlußveranstaltung stattfanden, empfanden alle als sehr angenehm, und die nichtfliegenden Begleiter - offiziell als Supporter geführt - kamen an den Wettbewerbtagen meist völlig begeistert von Busausflügen in die Umgebung Kapstadts zurück.

Eröffnung und Abschluß waren durch fliegerische Darbietungen angemessen verschönert: Fallschirmspringer, abgesetzt aus einer JU 52 der SAA, brachten die Flaggen der teilnehmenden Teams, 14 an der Zahl, zu Boden. Eine Staffel von vier Pitts zeigte faszinierenden Formationskunstflug, und auch eine Formation von fünf Aermacchi-Strahltrainern der südafrikanischen Luftwaffe (die Silver Falcons) übten sich in dieser Kunst. Auch wenn letztere vom Standard der Red Arrows oder der Patrouille de France noch weit entfernt sind, für ein deutsches Auge, das zuhause auf solche Darbietungen verzichten muß, war es doch ein Genuß!

Der letzte WM-Tag, Freitag, als Ausweichtag freigehalten, ermöglichte einen Busausflug mit Picknick am Kap der Guten Hoffnung und Rundfahrt um den über tausend Meter hohen Tafelberg, das Wahrzeichen der Region. Ohne diesen Abstecher wäre der Aufenthalt in der Kapregion absolut unvollständig gewesen. Ein bißchen konnte er wenigstens die entschädigen, deren Urlaub auf die Tage des WM beschränkt war.

Dann schlug die Stunde der Wahrheit: Beim festlichen Abschlußbankett fand die Siegerehrung statt, die auf den ersten Plätzen nur eine Überraschung brachte: Nur Platz 1 bis 4 ging an polnische Mannschaften, die fünfte polnische Mannschaft kam durch einen Ausrutscher an einem Timing Gate nur auf Platz 10. Als absolute Profis, einzige unter allen Teilnehmern, hätte ein schlechteres Abschneiden der Polen nur verwundert. 150 Trainingsstunden (speziell für Rallye- und Precisionfliegen!) im Jahr, da kann niemand mithalten. Schon seit 4. November waren die Polen mit ihrer Helfermannschaft - Mechaniker eingeschlossen - zum Training im Land, alles



Kap der guten Hoffnung aus der Luft.



voll gesponsert. Und eine südafrikanische Vertretung für ihre Wilgas war wohl auch nur wegen dieser Weltmeisterschaft gegründet worden, so daß fünf dieser idealen Rallye-Vögel per Schiff an Ort und Stelle gebracht werden konnten. Allerdings: Der Sieger, Darocha/Chraszcz mit 927 Penalties total, flog Cessna, die fünfte Wilga flog ein südafrikanisches Team. Die weiteren Ergebnisse: Südafrikaner und Engländer, auf Platz sieben dann das deutsche Team H. Bäder/G. Spreng mit 1876 Strafpunkten - ein ganz hervorragendes Ergebnis für die Baden-Württemberger (Platz 3 in der inoffiziellen Amateurwertung)! Vor den Aschaffenburgern Maurer/ Amtmann (2828 Strafpunkte) dann nochmals Südafrikaner, Engländer und Polen. Die Plätze der anderen deutschen Mannschaften: Nr.14 für Horst Hutschenreiter/Burkart Ryska (3248 P), Nr.25 für Reinhard Ruck/Manfred Meyer (5,052 kP) und Nr. 30 für die Weltmeister von 1975, Roland Husemann/Sturmi Westerbarkey (5,686 kP). Ein Erfolg für die Deutschen war der 4. Platz in der Nationenwertung (hinter Polen, Südafrika und England).

Damit war der offizielle Teil zu Ende. Die Aschaffenburgern hatten noch einmal Glück: Der Vercharterer ihrer Morane, begeistert von den handwerklichen und fliegerischen Fähigkeiten von Axel Maurer, lud sie am Samstag zu einem Rundflug um das Kap der Guten Hoffnung ein, der auch zu einem unvergeßlichen, filmeverschlindenden Erlebnis wurde. Gleich danach mußte sich Mike auf die Heimreise via Johannesburg machen. Axel, Christiane und Stephanie konnten zwei Tage später noch einen erlebnisreichen Überführungsflug einer Cessna 172 XP von Kapstadt nach Johannesburg übernehmen, die sie dort gegen den SAA-Jumbo mit Ziel Frankfurt vertauschen mußten.

Und jetzt, beim Durchblättern der Unterlagen für diesen Bericht, kommt schon eine gehörige Portion Fernweh auf...

Mike Amtmann



Der Flugplatz-Kiewiet von Stellenbosch.

## Gefiederte Flugplatzbenutzer

Am Rande der Weltmeisterschaft in Südafrika oder sogar mitten drin: Kaum beeindruckt von ca. 55 Flugzeugen, die täglich nicht nur einmal vor und hinter ihm vorbeirollten und ihm den Propellerwind durchs Gefieder bliesen, hütete ein Kiewiet-Pärchen seine Eier: Ausgerechnet die Abstell- und Rollflächen des Flugplatzes in Stellenbosch hat es sich als Bauplatz für sein Bodennest ausgesucht. Sicherlich war der WM-Trubel zu Beginn des Nestbaus noch nicht im Gange, aber danach ließen sich beide nicht mehr vertreiben! Wahrscheinlich weiß der südafrikanische Vogel nichts von dem, was manche hier über die Beziehung zwischen echten und Blechvögeln zu wissen glauben (siehe Einwände gegen

unseren Nachtflugbetrieb). Mit einem Zitat von Thomson Wilder ist seine Botschaft an manche übereifrigen Tierschützer wohl treffend interpretiert: "Viel Schlechtes entsteht, indem man Gutes übertreibt."

(Unser Vogel- und Afrika-Spezialist Erich Reichart hat Genaueres herausgefunden: Der Bontkiewiet, wie er auf Afrikaans genauer heißt, engl. blacksmith plover, lat. vanellus armatus oder deutsch Waffenkiebitz ist eine in Afrika südlich der Sahara weitverbreitete Vogelart. Sein Ruf, der an das Sensendengeln erinnert, gab ihm den Namen. Auch auf unserem Flugplatz nisten immer wieder Kiebitze im Gras - und sie lassen sich nicht von ihren künstlichen Kollegen stören! Wer einen solchen Flugplatzbewohner entdeckt, sollte dafür sorgen, daß sein Nistplatz, wie der des Kiewiet in Stellenbosch, markiert wird, damit das Nest nicht versehentlich überrollt wird. Denn die Natur hat den Vögeln ein Kleid verpaßt, das sie vortrefflich tarnt.)

ma

Unvergleichliche Wohnqualität durch

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 Johannesburg, 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

## In eigener Sache

Aufgrund der in den letzten Jahren recht deutlich gestiegenen Produktionskosten für unsere Clubzeitung müssen wir die Anzeigenpreise leider anheben. Ab der Ausgabe 1-92 gelten deshalb folgende Sätze: 0,50 DM/mm, Spaltenbreite 60 mm. Für 4-farbigen Druck berechnen wir einen Aufpreis von 50%.

Wir bitten um Ihr Verständnis.  
Die Redaktion.

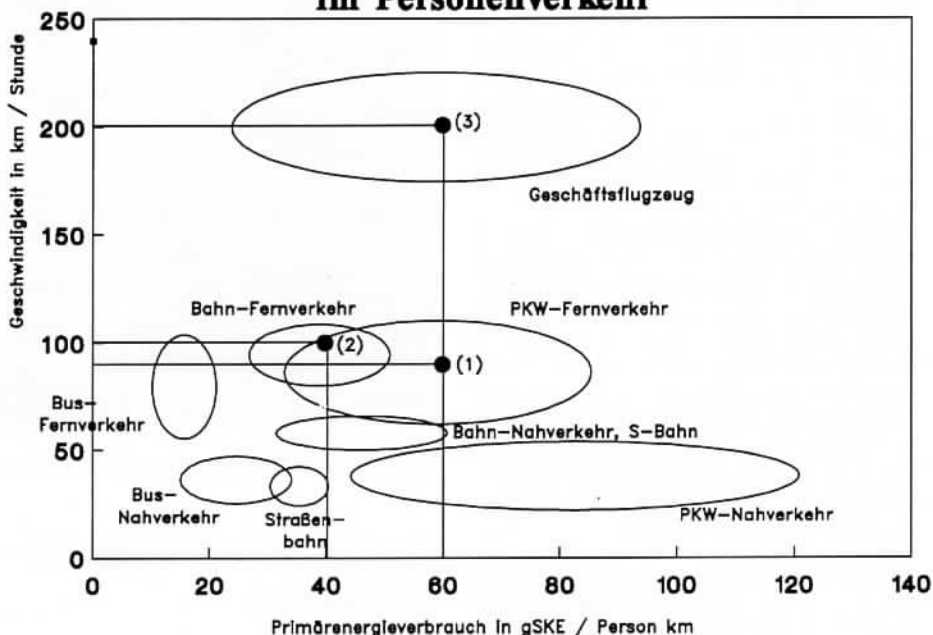
## Energieeinsatz verschiedener Verkehrsmittel im Vergleich

Eine hochinteressante Statistik hat der Arbeitskreis Schule und Wirtschaft erarbeitet und in einer Sammlung von Arbeitsmaterialien zum Thema Verkehr und Verkehrssicherheit für Schulen angeboten. Im abgebildeten Diagramm sind die Ergebnisse zusammengefaßt. Ein paar Lesebeispiele: (1) Im PKW-Fernverkehr wird mit einem Energieeinsatz von 60 gSKE eine Person einen Kilometer weit befördert bei einer Reisegeschwindigkeit von 90 km/h (mittlerer aus dem Bereich der möglichen Werte), (2) im Bahn-Fernverkehr reichen 40 gSKE für die Beförderung einer Person über einen Kilometer mit 100 km/h, (3) im Geschäftsflugzeug reist eine Person unter einem Energieaufwand von 60 gSKE pro Kilometer dagegen mit 200 km/h - also doppelte Geschwindigkeit gegenüber der Bahn bei nur um die Hälfte höherem Energieverbrauch! Interessant auch die extrem ungünstigen Werte im Nahverkehr.

Hinweis: 1 gSKE (Gramm-Steinkohleeinheit) ist die Energiemenge, die beim Verbrennen von einem Gramm Steinkohle frei wird. Umrechnung: 1 gSKE = 30 kJ = 30000 J (Joule)

ma

### Primärenergieeinsatz und Transportgeschwindigkeit im Personenverkehr



## Bayerische Segelflugmeisterschaften der Standardklasse 1991

Ich habe festgestellt, daß ein gewisses Informationsdefizit vorherrscht, was den Segelflug im allgemeinen und den Wettbewerbsflug im speziellen anbelangt. Selbst aktive Segelflieger scheinen nicht zu wissen, was diesbezüglich alles geschieht. Anders ist es wohl auch nicht zu erklären, daß eine Bayerische Meisterschaft, die in einer Entfernung von 15 Flugminuten von Aschaffenburg stattfindet, auf überhaupt kein Interesse stößt. Und auch dann nicht, als ein Mitglied dieses Vereins auf das Treppchen steigt.

Um dieses Defizit zu beheben hier eine kleine Nachbetrachtung:

Was muß man sich nun unter einer Segelflugmeisterschaft vorstellen? - Eine zentrale Meisterschaft dauert 14 Tage am Stück, wobei jeder Teilnehmer hofft, an so vielen Tagen wie möglich zu fliegen. Gestartet wird im F-Schlepp, wobei für ein Starterfeld von 40 Segelflugzeugen schon 5 bis 7 Schleppflugzeuge nötig sind, um alle Flugzeuge in 1 Stunde in der Luft zu haben. Was machen nun 40 Flugzeuge im Umkreis von 6 km um einen Flugplatz? - Sie versuchen, eine am Morgen - je nach Wettervorhersage - gestellte Tagesaufgabe zu fliegen. Diese Aufgabe besteht aus einem Dreiecksflug zwischen 150 km Minimum und 550 km. An jedem Eckpunkt ist ein Wendepunktfoto zu schießen als Nachweis, dort gewesen zu sein. Die Größe des zu fliegenden Dreiecks sollte so

gewählt sein, daß die Möglichkeit besteht, es auch abends am Heimatflugplatz zu beenden und nicht irgendwo auf dem Acker. Da diese Angelegenheit sich Wettbewerb nennt, muß es irgendeinen Bewertungsmodus geben, um zum Tagesende einen Tagessieger küren zu können. Wie wird dies nun gemacht? - Ganz einfach - wenn das Dreieck umrundet wird, ist der Beste, der die gestellte Aufgabe als schnellster beendet. Als Bewertungsgrundlage dient die Flugzeit. Zu diesem Zweck muß man über eine Startlinie fliegen, wenn es los geht. Hierbei wird die Abflugzeit genommen. Ebenso muß am Ende des Tages eine Ziellinie überflogen werden. Bei der Bayerischen in Altfeld waren zur Zeitnahme zwei Routiniers aus dem Aschaffener Verein verantwortlich. Zum einen Rudi Schlagmüller, selbst langjähriger Wettbewerbspilot und ein Rückholer-Profi. Zum zweiten ein genauso routinierter Rückholer, Lothar Sehl, stand Rudi zur Seite. Des weiteren hatten die beiden die Trainerrolle für mich übernommen, und vor allem Lothar war eine moralische Stütze, wenn ich Motivation brauchte. Mit Sprüchen wie, "warum warst du gestern nicht Erster?", hat er doch sehr meinen Ehrgeiz angesprochen. Doch zurück zu allgemeinen Erläuterungen des Wettbewerbsfliegens. Aufgrund der geflogenen Geschwindigkeit werden Punkte vergeben, und am Ende einer Meister-

schaft hat dann nicht derjenige gewonnen, der die meisten Tagessiege hat, sondern der, der in der Addition aller Tage die meisten Punkte auf seinem Konto hat. Denn bei einer Meisterschaft über 14 Tage ist nicht die Spitzenleistung, die man an einem der Tage fliegt, das Rezept zum Erfolg, sondern es gewinnt nur der, der über alle geflogenen Tage eine konstante Leistung bringt. Wenn man es schafft, an allen geflogenen Tagen nicht schlechter als 5. Tagesplatz zu sein, ist man automatisch Meister.

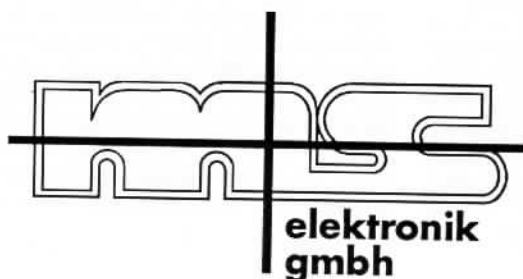
Doch nun genug der allgemeinen Erläuterungen. Gehen wir in medias res. Nachdem dieses Jahr sehr kühl bis frostig begonnen hat und auch lange Zeit so blieb, haben viele befürchtet, daß die zweite Jahreshälfte nicht besser wird. Zum Glück konnten wir aber an 11 Tagen fliegen. Samstag, der 27.07., war unser erster möglicher Tag und auch der erste fliegbare Tag. Da in den Wochen zuvor das Wetter sehr schlecht war und wir auf der Rückseite eines abziehenden Tiefdruckgebietes lagen, haben wir sehr lange gewartet. Schließlich flogen dann aber doch die ersten gegen 3/4 4 nachmittags zu einem 206,5 km Dreiecksflug ab, und von 23 gestarteten umrundeten 15 das Dreieck. Der erste benötigte 2 Stunden und 17 Minuten; dies entspricht einem Schnitt von 90 km/h. Am Sonntag waren dann sehr gute Wetterbedingungen vorhergesagt, was die Wettbewerbslei-



tung zu einer Strecke von 484,2 km als Tagesaufgabe veranlaßte. Dabei wurde von Altfeld an den Neckar in die Nähe von Heilbronn geflogen. Dann ging es Richtung N-O über Möckmühle, TBB, Kitzingen durch den Steigerwald über Bamberg nach Helmbrechts bei Hof. Das Wetter war bis Bamberg so gut, daß Schnitte von 130 km in der Stunde geflogen wurden. Dann ist etwas eingetreten, was bei großen Strecken oft zu beobachten ist. Man fliegt aus der guten Luftmasse in eine weniger gute, was zur Folge hat, daß der Schnitt sehr schlecht wird. So war auch die Wende Helmbrechts sehr schlecht zu umrunden; 10 Teilnehmer mußten auslanden. Von Helmbrechts ging es dann entlang des Thüringer Waldes bis nach Meiningen. Dort war der Bahnhof zu fotografieren. Anschließend wurde über die Röhn und Hammelburg zurück nach Altfeld geflogen. Der schnellste hat immerhin einen Schnitt von 93 km/h geflogen. Am 3. Wertungstag wurde ein Dreieck von 327,1 km geflogen. Am 4. W.T. waren dann 400 km zu bewältigen. Nach 4 W.T.'s wurde dann eine Ruhepause von Petrus verordnet. Er ließ, was im August eine Seltenheit war, für 3 Tage den Regen vom Himmel fallen. Bei vielen war dies eine willkommene Ruhepause zum Regenerieren, da doch sehr viel und anstrengend bis dahin geflogen wurde. Am 5. W.T. wurde eine Doppelumrundung geflogen. Dies ist auch eine sehr interessante Sache, vor allem für die Zuschauer und Rückholer; denn, es wird ein

Dreieck zweimal geflogen. Dies bedeutet, das gesamte Feld muß auch einmal den Austragungsort als Wendepunkt anfliegen, was sonst nicht der Fall war. Vom Boden aus war deutlich zu verfolgen, wie die Flugzeuge anfliegen, umrunden und wieder wegflogen. Die Bodenmannschaften spekulierten sofort, wie gut oder wie schlecht der eigene Pilot ist. Gewißheit war aber nur am Abend zu erhalten, wenn die offizielle Wertung veröffentlicht wird. Zu dieser Tagesaufgabe möchte ich noch ein paar Dinge berichten, die sonst nicht bemerkt werden, aber sehr interessant sind. Bei einer Doppelumrundung fliegt man die Strecke zweimal. Man kommt so zu sehr unterschiedlichen Tageszeiten an der gleichen Stelle vorbei. Hierbei habe ich schon von früheren Meisterschaften gelernt, daß die Thermik sehr beständig ist und die starken Aufwinde immer an der gleichen Stelle stehen. Nun ist es wichtig, sich beim ersten Durchgang zu merken, wo dies ist, um beim zweiten Durchgang konsequent diese Stellen wieder anzufliegen. Dadurch ist man beim zweiten Mal erheblich schneller als beim ersten Mal. Am 04.08. wurden dann 331 km ausgeschrieben. Auch an diesem Tag, wie an so vielen Tagen, erflogen alleine die ersten 6 Schnittgeschwindigkeiten von 96-100 km/h. Am 7. Wertungstag stand nun ein besonderes Schmankerl auf dem Programm. Die Tagesaufgabe lautete auf "Cat's Cradle". Diese Sache wird von einigen Piloten verdammt, von anderen gera-

dezu herbeigesehnt. Um was geht es nun bei dieser Sache? - Es wird nicht wie üblich ein Dreieck ausgeschrieben, bei dem jeder die gleiche Strecke fliegen muß. Es wird vielmehr ein Wettbewerbsraum mit sehr vielen möglichen Wendepunkten angegeben, die sich in diesem Falle von der Bergstraße bis zum Fichtelgebirge erstrecken und von der Wartburg bis nach Aalen Elchingen. Nun ist es jedem Piloten überlassen, sich seine Wendepunkte, und damit seine Flugstrecke, selber zu wählen. Und genau dies ist der große Vorteil dieser Aufgabe. Jeder Pilot muß selber entscheiden, wo ist das Wetter gut, wo muß ich hin - und nicht - welchem guten Piloten fliege ich hinterher. Dadurch entstehen keine Pulk von 20-30 Maschinen, die sich selber behindern, sondern es sind die Leute gut, die gut fliegen und gut taktieren können. Des weiteren wird die Wertungszeit auf 5 Stunden begrenzt, 5 h nach Abflug muß man wieder landen. Für die Heimkehr zum Flugplatz wird ein Bonus gewährt. Für jede Überschreitung der 5 h werden pro Minute 2 Kilometer von der geflogenen Strecke abgezogen. Wer am Ende der 5 h die meisten km geflogen hat, ist Sieger des Tages. Die an diesem Tag weiteste Strecke betrug 536 km, was einen Schnitt von 108 km/h bedeutete. Am 8. W.T. wurden 355 und am 9. W.T. 325 km geflogen, auf die ich nicht näher eingehen möchte. Der 10. W.T. war ein Tag, wie man ihn nur auf Meisterschaften erlebt und der doch zum Staunen Anlaß gibt.



## Computertechnologie aus einer Hand

m+s elektronik gmbh  
Kaiserhofstraße 10 • 6000 Frankfurt 1  
Tel. (069) 29 98 94-0 • Fax (069) 29 23 95

Niedernberg • Wiesbaden • Berlin • Eisenach

### Qualität

Wir führen nur Geräte und Zubehör namhafter Hersteller wie IBM, Compaq, Toshiba oder Hewlett Packard. Unsere 400 Mitarbeiter verbürgen sich für Qualität.

### Beratung

Unsere Vertriebsbeauftragten nehmen sich noch die Zeit, Sie umfassend über individuelle Lösungen oder Netzwerke zu informieren.  
Wir beraten Sie in allen Fragen rund um die richtigen Programme und Betriebssysteme.

### Service

Unsere Systemingenieure und Techniker stehen Ihnen mit Ihrem Fachwissen zur Verfügung. Im hauseigenen Service-Center werden Ihre Geräte mit modernen Meßgeräten und Methoden schnell und gründlich gewartet und repariert.

### Schulung

Intensive Schulung ist wichtig. Bei m+s gibt es mehr als 20 optimal ausgestattete Schulungsräume. In kleinen Gruppen werden die Kursteilnehmer von erfahrenen Fachleuten ausgebildet. Jedem Teilnehmer steht ein eigener PC zur Verfügung.

### Programmierung

Unsere Software-Abteilung plant und programmiert für Sie individuelle Software-Systeme entsprechend Ihren Anforderungen.



COMPAQ

TOSHIBA

hp HEWLETT  
PACKARD

Es war eine kleine Störung vom Westen über Nacht hereingezogen. Die Wettervorhersage war nicht gut und ließ nur die Hoffnung auf fliegbares Wetter gegen Spätnachmittag. Nun war die große Frage, fliegen wir überhaupt oder kommt die Besserung zu spät. Hinzu kam, daß dies der vorletzte mögliche Wertungstag war und somit bestimmte Leute, um ihre Platzierung nicht zu gefährden, gar nicht mehr fliegen wollten. So auch für den bis dahin Erstplatzierten, wie sich später bewahrheitete, war dies, da er die Nerven verlor, eine bittere Pille. Obwohl er nach diesem Tag noch auf Platz 1 lag, hatte er hier bereits die Meisterschaft verloren. Er büßte einen so gewaltigen Punktevorsprung ein, der unter normalen Umständen zweimal zum Gewinn der Meisterschaft gereicht hätte und flog den letzten Tag dann zu defensiv und war am Ende "nur" Zweiter. Doch zurück zu diesem Tag. Er begann wie üblich um 10 Uhr mit dem Briefing. Dies wurde dann auf 12 Uhr verlegt. Um 13 Uhr mußten die Flugzeuge aufgestellt und startbereit sein. Um 14 Uhr wurde das Feld in die Luft gehängt, obwohl erst 600 Meter "Arbeitshöhe" über Altfeld herrschten. Nun wurde eine Stunde in der Luft gewartet, bis die Basis auf 800 Meter angestiegen war. Die Steigwerte betrugen 0,5 bis 0,7 m/s. Nach ihrer Meinung war dies genau der Tag, an dem keiner nach Hause kommt. Als wir gegen 4 losflogen, um ein 200 km-Dreieck zu umrunden, war die Basis auf 900 Meter angestiegen, was an diesem Tag auch Maximalhöhe bedeutete. Trotz dieser niedrigen Basis und zum Teil 8/8 Bedeckung war die schnellste Geschwindigkeit 81,5 km/h und nach 2 bis 2,5 h waren bis auf 2 Flugzeuge alle wieder zu Hause in Altfeld. Der einstimmige Tenor dieses Abends. Zuhause im Verein hatte keiner ausgeräumt, und wir flogen noch 200 km, die auch noch viel Spaß gemacht haben. Bis auf einen Teilnehmer waren alle über diesen 10. W.T. zufrieden. Am 11. W.T. gab es dann in der Spitze noch einmal einen Wechsel, wobei der Zweitplatzierte erster wurde und umgedreht.

Als Fazit dieser Meisterschaft läßt sich sagen: es hat alle Erwartungen bei weitem übertroffen und alle waren erschöpft aber höchst zufrieden. In der Endabrechnung kam ich an 10 von 11 Tagen nach Hause, habe in dieser Zeit 51 h und 3725 km geflogen. Diese 14. Bayerische Meisterschaft war, wie es so schön heißt, eine Werbung für die sportliche Seite des Segelfliegens. Doch leider, wie schon anfänglich bemerkt, nahezu unter Ausschluss der Öffentlichkeit. Bei dieser Bayerischen Meisterschaft wurde nahezu ganz Süddeutschland einschließlich des neu erworbenen Bundeslandes Thüringen befliegen. Gerade letzteres machte die Meisterschaft zu einem echten Schmankerl. Auch erwähnen möchte ich die sehr wertvolle Arbeit meiner Mutter, die als Rückholer und Bodenmannschaft diente. Dies ist ein ebenso wichtiger und notwendiger Teil einer Meisterschaft, einen guten, erfahrenen Rückholer zu haben. Denn es gibt eine

Menge vor und nach dem Flug zu tun. Zum Beispiel Abwaschen der Mücken und Beiseitigen des Staubes auf dem Flugzeug. Auf- und Abrüsten, und - ganz wichtig - eine gute und ausreichende Verpflegung.

Manfred Vad

## Bericht des Segelflugreferenten

Mit besonderer Freude nehme ich zum Ende dieser Saison Stellung zur Situation des Segelfluges im FSC Aschaffenburg. Nach langen Jahren der Stagnation zeichnet sich seit 1988/89 eine äußerst positive Entwicklung ab, die heuer ihren (hoffentlich nur vorläufigen) Höhepunkt erreichte; dies in vielerlei Hinsicht: zum einen sind natürlich die erfolgten Starts und Stunden von besonderer Bedeutung. Zum ersten Mal, seit uns akkurate statistische Zahlen zur Verfügung stehen, also seit 1985, konnten wir in dieser Saison die Schallmauer von 1000 Starts erreichen und sogar deutlich übertreffen. Mit rund 1.100 Starts auf fünf vereinseigenen Segelflugzeugen gelang uns sicher ein Ergebnis, das sich sehen lassen kann. Hiermit wurde selbst das sehr gute Jahr 1989 nochmals deutlich übertroffen (wir erinnern uns: 1989 stand uns erstmals der damals neu angeschaffte Doppelsitzer ASK 21 zur Verfügung). Solche Startzahlen schlagen natürlich auch entsprechend auf die geflogenen Stunden nieder. Insgesamt wurden auf Vereinssegelflugzeugen 684 Stunden erflogen - auch das ist ein neuer Rekord und das bis heute beste Ergebnis seit sechs Jahren.

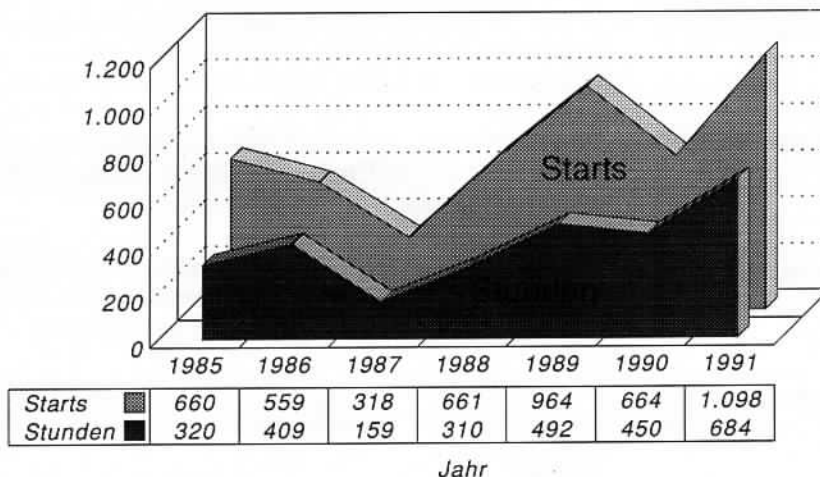
Diese Erfolge wurden durch einige Faktoren hervorgerufen und getragen, auf die

ich im folgenden noch näher eingehe: Einerseits sind diese Ergebnisse sicherlich das Resultat einer sehr intensiv durchgeführten Schulung im Bereich des Segelfluges. Allein ca. 15 neue Flugschüler im Alter zwischen 15 und 45 Jahren, die auch alle entsprechend ehrgeizig und motiviert bei der Sache waren, konnten wir in diesem Jahr hinzugewinnen. Diese wurden (zumindest theoretisch) von 14 Fluglehrern der Sparte Segelflug und Motorsegler betreut, wobei die Hauptlast der Ausbildung jedoch auf unserem Ausbildungsleiter K.-H. Kummer lag. Ihm gilt im übrigen, stellvertretend für alle anderen Lehrer, ganz besonderer Dank; hat er sich doch derart intensiv um die Ausbildung unserer Schüler bemüht, daß ca. 50% aller Schulstarts von ihm durchgeführt wurden. Zum zweiten ruft natürlich eine größere Zahl von Schülern - und vor allem jungen Schülern - eine ganz andere Stimmung und Motivation hervor, als dies mit nur fünf oder sechs Piloten in der Ausbildung jemals möglich wäre. So war, angefangen vom Fluglager im Frühjahr bis in den späten Herbst hinein, das ganze Jahr über eine rege Aktivität - auch über den reinen Flugbetrieb hinaus - in der Sparte Segelflug zu bemerken. Fast den ganzen Sommer über verbrachten viele Kameraden, junge wie ältere, das ganze Wochenende auf dem Flugplatz und waren so natürlich auch das ganze Wochenende zum Flugbetrieb anwesend und an diesem aktiv beteiligt. Auch dies drückt sich natürlich in den erfolgten Starts und Stunden aus.

Weiterhin konnten wir im Jahr 1991 wieder diverse Fliegerlager durchführen, die sowohl an unserem Platz als auch im Ausland stattfanden. Im einzelnen sind hier das Fluglager im Frühjahr zu nennen, das an unserem Flugplatz stattfand und eine gute Gelegenheit bot, sich für die bevorstehende Saison wieder einzufliegen sowie das sich direkt daran anschließende

## Segelflug im FSC Aschaffenburg-Großostheim

Starts und Stunden 1985 bis 1991



B. Witzler



Alpenfluglager in Aosta/Italien. Über ein drittes Fluglager, das wieder bei uns in EDFC durchgeführt wurde, freute ich mich ganz besonders: Auf Initiative unseres Motorflugreferenten Jörg Becker, dessen fliegerische Wurzeln ebenfalls im Bereich des Segelfluges zu suchen sind, wurde heuer zum ersten Mal ein Segelfluglager für Motorflieger durchgeführt. An dieser Stelle darf hier auf einen gesonderten Artikel zu diesem Thema im vorliegenden Heft hingewiesen werden. Lediglich eines darf ich schon jetzt vorwegnehmen: es hat allen Beteiligten großen Spaß gemacht und unseren motorfliegenden Kameraden gezeigt, daß Segelfliegen von der ersten Minute am Flugplatz an ein richtiger Sport mit der dazugehörigen körperlichen Er-tüchtigung ist.

Auch die durchgeführten Fluglager also trugen ihren Teil zu den erlogenen Start- und Stundenzahlen bei.

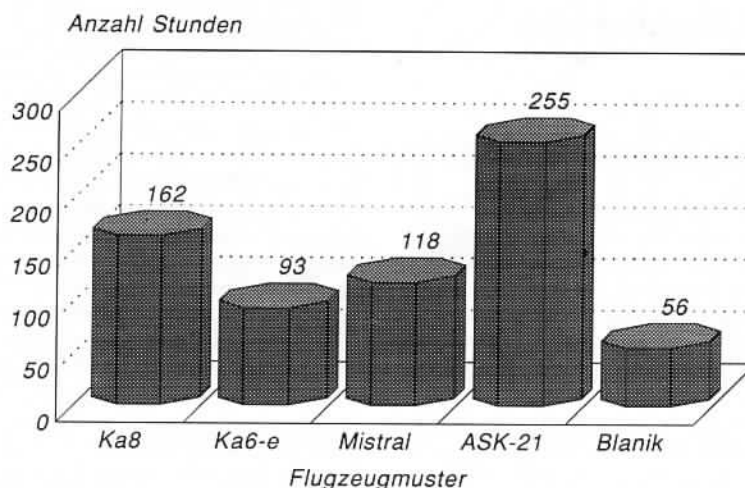
Die genauen Zahlen entnehmen Sie bitte den nebenstehenden Statistiken und den entsprechenden Grafiken.

Unter Berücksichtigung der zurückliegenden drei Jahre im allgemeinen und der Saison 1991 im besonderen konnten also viele der Ziele, die sich die Sparte Segelflug und Motorsegler setzte, nämlich die Aktivitäten in diesem Bereich erheblich zu steigern, voll erreicht werden.

Dies bot uns auch die Gelegenheit, in diesem Jahr die Anschaffung eines neuen Segelflugzeuges zu beantragen. Durch die große Anzahl von Schülern und durch die gesteigerte Aktivität auch aller anderen Mitglieder der Sparte Segelflug entstand schon nach kurzer Zeit ein zum Teil bemerkenswerter Sitzplatzbedarf. Ein entsprechender Antrag auf Anschaffung eines neuen Flugzeuges wurde vom Ausschuß und unserer Vorstandschaft sehr wohlwollend betrachtet und erfreulich schnell genehmigt, so daß noch im Spätsommer diesen Jahres eine neue Maschi-

## Segelflug im FSC Aschaffenburg-Großostheim

Stundenzahlen 1991



B. Wißler

ne geordert werden konnte. Nach den äußerst guten Erfahrungen, die wir mit unserem Kunststoffdoppelsitzer ASK 21 machen konnten, wurde ein gleiches Muster bestellt und wird uns im Juni/Juli 1992 bereits zur Verfügung stehen. Dieses neue Flugzeug wird unseren Blanik L-13 ersetzen, der mittlerweile schon verkauft werden konnte. Eine weitere Verjüngung unseres Flugzeugparkes werden wir wahrscheinlich im Jahre 1994 erreichen können. Geplant und in die entsprechenden Finanzpläne aufgenommen ist bereits jetzt die Anschaffung eines modernen Kunststoff-Einsitzers.

Auch über die Art und Weise, wie wir unsere Segelflugzeuge möglichst umweltschonend in die Luft bekommen, haben wir uns entsprechende Gedanken gemacht und versucht, diese in die Tat umzusetzen. So wurde beispielsweise unsere Schlepp-

maschine Robin DR 400 mit einem neuen Motor und einem Vierblattpropeller ausgerüstet. Hierdurch konnte eine so erhebliche Reduzierung der Lärmemissionen erreicht werden, daß dieses Flugzeug nun - als einziges seiner Klasse - den Blauen Umweltengel trägt und unsere Nachbarn wie uns selbst durch ihr leises Auftreten erfreut. Weiterhin sind Überlegungen im Gange, ob und in welcher Form die Möglichkeit besteht, zu Erprobungszwecken eine Winde an unseren Platz zu bringen und so die Lärmbelastigungen durch Schleppflüge weiter zu minimieren.

Trotz all dieser Fortschritte bleibt dennoch, wie ich meine, eine Menge zu tun. Zum einen denke ich an den Bereich der Motorsegler, dessen Bilanz in diesem Jahr sicherlich ebenfalls besser ausfiel als in den Jahren zuvor. Dennoch wird in der Saison 1992 eine der Hauptaufgaben darin bestehen, für eine weitere Ankurbelung auch dieses Bereiches zu sorgen. Weiterhin werden wir nicht umhinkommen, auch die Durchführung anstehender Arbeiten in unserer Segelflugwerkstatt anders und effizienter zu gestalten und unserem Werkstattleiter J. Och weitreichendere Hilfe in Form von Arbeitsstunden zukommen zu lassen.

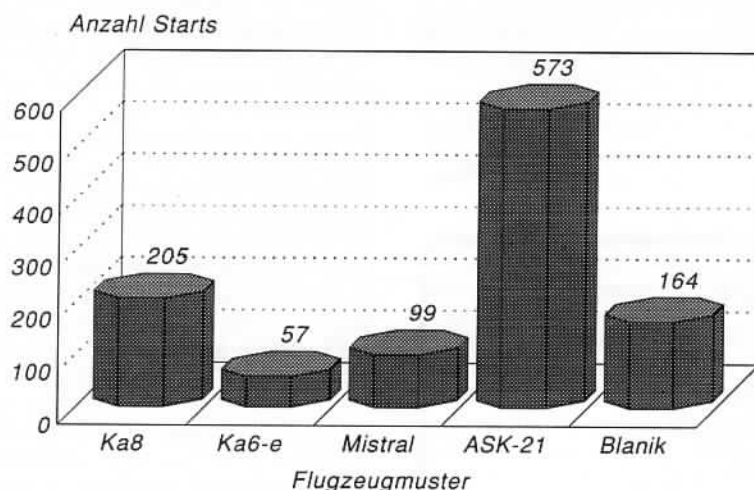
Alles in allem kann aber getrost behauptet werden, daß die Saison 1991 für die Sparte Segelflug und Motorsegler im Flugsportclub Aschaffenburg-Großostheim äußerst erfolgreich und glücklich verlaufen ist, und ich kann uns allen nur wünschen, daß wir im nächsten Jahr genauso viel Freude an der Fliegerei haben werden wie in diesem Jahr.

In diesem Sinne wünsche ich allen Clubkameraden (-innen), deren Familien und Freunden sowie allen Freunden des Flugsports eine erfolg- und erlebnisreiche Flugsaison 1992.

Bernhard Wißler  
Segelflugreferent

## Segelflug im FSC Aschaffenburg-Großostheim

Startzahlen 1991



B. Wißler



## Segelflug Europa-meisterschaft der Clubklasse 1991

### Eine Nachbetrachtung

Zunächst eine Erklärung der Frage: was ist Clubklasse

In der Clubklasse fliegen ältere Segelflugzeuge, die in der Standardklasse durch die technische Weiterentwicklung nicht mehr konkurrenzfähig sind. Da mehrere Flugzeuggenerationen gemeinsam in einem Wettbewerb fliegen, wird die Flugleistung der einzelnen Flugzeuge über ein Handicap relativiert und so eine Chancengleichheit erreicht. Von der absoluten Flugleistung sind die Flugzeuge der Clubklasse nur etwa 10% schlechter als aktuelle Standardklassensegler; sie kosten jedoch nur etwa ein Drittel bis die Hälfte.

Im Lillienthaljahr 1991 fand nun die 7. Europameisterschaft der Clubklasse im pfälzischen Landau statt. Zum offiziellen Verlauf der Meisterschaft möchte ich die Lektüre des entsprechenden Artikels im Aerokurier empfehlen. Hier möchte ich einige persönliche Eindrücke und interne Hintergründe wiedergeben, die nicht in der Presse zu lesen waren.

Die letzte EM in Arnborg / Dänemark war, offen gesagt, für die deutsche Nationalmannschaft ein Desaster. In einer Mannschaftsbesprechung nannte ich diesen Wettbewerb ein deutsches Ranglistenfliegen mit internationaler Beteiligung. Den deutschen Teilnehmern war es, aufgrund interner Rivalitäten, viel wichtiger, vor den anderen deutschen zu liegen als bei der EM gut abzuschneiden. Das ging zum Schluß sogar soweit, daß wir uns, zum Nutzen der anderen Nationen, gegenseitig an der Nase herumführten.

Nachdem ich nun neuer Sprecher der Nationalmannschaft war, lag es bei mir, aus Arnborg die Lehre zu ziehen. Ich versuchte daher im Vorfeld von Landau klare Verhältnisse zu schaffen. Wenn schon nicht alle Rivalitäten auszuräumen waren, so sollten sie doch offengelegt werden, um keine Überraschungen zu erleben. In einer erstaunlich offenen Aussprache im Herbst

letzten Jahres redete sich jeder von der Seele, was ihm an den anderen nicht paßt und mit wem er am liebsten ein Team bilden würde. Auf diese Weise wurden fünf Zweieretams gefunden, die bei der Europameisterschaft zusammenfliegen und sich gegenseitig soweit als möglich helfen sollten. Durch Weitergabe von Informationen zwischen den Teams hofften wir, die gesamte Mannschaft stärken zu können. Im Trainingslager Anfang April in St. Auban (Südfrankreich) wurden die Teams dann auf ihren Zusammenhalt überprüft und durch Wechseln der Teampartner die optimalen Paarungen ermittelt. Ein Test unter verschärften Bedingungen fand dann beim internationalen Hahnweide-Wettbewerb statt. Unter 110 Flugzeugen konkurrierten 45 in der Standardklasse. Daß im funktionierenden Teamflug gute Leistungen erzielt werden können, zeigte sich am Ergebnis. Alle 8 Teilnehmer aus der Clubklasse waren trotz unterlegener Flugzeuge im ersten Drittel platziert. Mit Dietmar Halbig hatten wir darüberhinaus auch einen Mannschaftsführer gefunden, der nicht nur von allen akzeptiert wurde, sondern sich auch mit viel Sachverstand für uns engagierte. Das ließ für Landau einiges erhoffen.

Leider blieb die Teilnehmerzahl einiges hinter den Erwartungen zurück. Die Jugoslawen hatten andere Probleme als Segelfliegen, das war klar, aber die Schweden sagten aus fadenscheinigen Gründen ab. Wir vermuten, daß sie mit ihrem Abschnitten in Arnborg noch unzufriedener waren als die Deutschen. Einige Nationen kamen nur mit Minimal-Mannschaft, da fast zeitgleich in Uvalde die FAI-Weltmeisterschaften stattfanden. Dagegen hatten die Ostblockländer die Einladung nach Landau sehr gerne angenommen, da sie sich eine teure Weltmeisterschaft nicht leisten konnten und die Ausrichter auch noch einige Sponsoren gefunden hatten, die für manche die Teilnahme erst ermöglichten. Wohl wegen der geringen Teilnehmerzahl war dann bei manchem der Organisatoren auch eine gewisse Enttäuschung zu bemerken. Gleich zum Auftakt bekam daher die deutsche NM die Härte der Wettbewerbsleitung zu spüren. Erstmals in einem Wettbewerb gab es irgendwo in der Ausschreibung eine Bemerkung, es seien

nur Barographen mit einem maximalen Messbereich von 8000 m zulässig. Einige hatten es wohl nicht gelesen, andere als nicht so wichtig erachtet. Jedenfalls war fast die gesamte Mannschaft für Höhenflüge bestens gerüstet, doch leider nicht für diese EM. In aller Hektik wurden bei den umliegenden Vereinen dann am ersten Wertungstag noch Barographen besorgt und sogar eingeflogen. Da wir mit der Bedienung der fremden Geräte nicht so vertraut waren, blieb dann auch prompt ein Instrument stehen, und bei einem gab es Tintenkleckse auf dem Papier. Ohne Pardon hagelte es Strafpunkte. Daß ein Franzose erst drei Tage nach offiziellem Beginn der Meisterschaft eintraf, war dagegen keiner Erwähnung wert, immerhin kam er ja noch.

Trotz dieser Anlaufschwierigkeiten lief es fliegerisch sehr gut. Der geübte Teamflug klappte im großen und ganzen recht gut, obwohl sich einige schwer dabei taten. Das enge Zusammenfliegen führte dann auch dazu, daß wir am 4. Wertungstag geschlossen danebengriffen. Aus übergroßer Vorsicht wagten wir es nicht, zum Wendepunkt nach Osthofen bei Worms zu gleiten, sondern kämpften eine Stunde lang über der BASF ums Obenbleiben. Die anderen Nationen, die nicht so gut informiert waren wie wir, wußten nicht, daß es an der Wende geregnet hatte, flogen hin und fanden, zwar sehr tief, direkt im Fotosektor den rettenden Aufwind, mit dem sie sich mit Rückenwind in den zweiten Schenkel treiben lassen konnten. Wir verloren durch das "Obenbleiben" jedoch so viel Zeit, daß es uns abends noch nicht einmal mehr zum Nachhausekommen reichte. Ich fiel an diesem Tag vom 3. auf den 13. Rang zurück. Nachdem die erste Enttäuschung verfliegen war, erkannten wir, daß die Punkteabstände nach vorne gar nicht so hoffnungslos waren und beschlossen, auf die Fehler der anderen zu warten. Zwischenzeitlich versuchte ich bei den Franzosen mitzufliegen, um zu erleuchten, was mit ihrem fast schon beängstigend gut funktionierenden Teamflug los war. Die flogen zum Teil im 3-Sekunden-Takt ab und kamen im 5-Sekunden-Takt wieder an. Da jede Nation eine eigene Frequenz hatte, auf der sie quasseln konnte, konnte jeder leicht mithören, was gesprochen wurde. Ich verstehe zwar kein Französisch, aber rechts links und die Zahlen von eins bis zehn kann ich immerhin heraushören, und viel mehr gab es auch nicht zu hören. Sie waren so gut aufeinander eingeflogen, daß sie fast nichts reden brauchten, da wußte auch so jeder, was läuft. War aber einer weiter zurück, weil er irgendetwas ausprobierte was dann doch nicht besser war, wurde er mit kurzen präzisen Anweisungen wieder herangeholt. Da wurde klar, daß wir mit unseren zwei Teamflugübungen im Frühjahr noch weit davon entfernt waren von dem, was die Franzosen darunter verstehen. Aber trotzdem zeigten uns die Franzosen auch die negative Seite ihres engen Zusammenbleibens.

### Wir möbeln Sie auf.

Maßgeschneidertes vom Schreiner ganz in Ihrer Nähe, ist preiswerter als Sie glauben.

**z.B. Einbauschränke nach Maß!**



Telefon (060 73) 91 15, Telefax (060 73) 885 37  
Radheimer Straße 24, 6117 Schaaheim-Mosbach

Am vorletzten Wertungstag hatte sich Ralf Fischer, nicht zuletzt mit seinem guten Handicap-Faktor wieder bis auf den 3. Rang vorgearbeitet. Unser ganzes Team dachte darüber nach wie wir diesen dritten Platz gegen den knapp dahinter platzierten Franzosen Christian Mallic verteidigen konnten, und so flog eine Gruppe 5 Minuten vor Ralf ab, um ihm Informationen geben zu können, zwei blieben bei Ralf und der Rest passte auf die Franzosen auf, um keine Überraschungen zu erleben. Doch irgendwie schafften die Gallier den Einstieg in den Graichgau nicht recht, und unsere komplette Mannschaft war nach ca. 50 km beisammen. So flogen wir die restlichen 250 km um Gaildorf und Wertheim BAB Brücke im Zehnerpulk. Dabei war es eine reine Freude zu sehen, wie alle aufpaßten, daß Ralf ja keinen Fehler machte. Zur Belohnung konnte dann unser Grinsen eine Stunde lang immer breiter werden; bis die Franzosen endlich auch Landau erreichten. Damit hatten wir nicht nur den dritten Platz verteidigt, sondern Ralf lag an erster Stelle mit so großem Abstand, daß uns vor dem letzten Wertungstag nicht mehr bange sein brauchte. In der Endabrechnung lag Axel Reich noch an 6. und ich an 8. Stelle. Trotz des kleinen Teilnehmerfeldes waren zweifellos nur die Spitzenpiloten der einzelnen Länder an den Start gegangen. Das Teilnehmerfeld wies eine Leistungsdichte auf, wie ich sie noch niemals zuvor in einer Meisterschaft erlebt hatte. Von daher können wir mit dem Abschneiden der deutschen Mannschaft sehr zufrieden sein. Auch die weiter hinten platzierten Deutschen konnten sich, nicht zuletzt wegen der geleisteten Teamarbeit, mit Ralf über seinen verdienten Sieg freuen. Der Landauer Verein hat mit dieser Europameisterschaft gezeigt, daß so ein Wettbewerb nicht nur Werbung für den Segelflug, sondern auch lohnend für die Vereinskasse sein kann.

Jürgen Vad

## Segelflug und Motorsegelflug 1991 Bilanz mit Worten

Bericht des Ausbildungsleiters Segelflug

Wieder ist eine Saison vergangen und es ist Zeit, Rückschau zu halten. Dabei wollen wir uns den folgenden Fragen stellen: Wie war es in den Jahren zuvor, was hatten wir uns vorgenommen, was wurde dabei erreicht und was nehmen wir uns in der neuen Saison vor? Wie war es in den Jahren zuvor? Man muß sagen, es lief nicht so richtig. Man betrieb zwei Motorsegler, eine Ka8, eine K6e, einen Mistral, einen Blanik und eine ASK 21. Die Startzahlen und Betriebszeiten der einzelnen Typen dümpelten - mit Ausnahme der ASK-21 - so vor sich hin, so daß man sich gedanklich damit befaßte, die Anzahl der

Sitzplätze dem Bedarf anzupassen. Das hieß im Klartext: Verkauf von Dimona oder Falke, um hier wieder in den Wirtschaftlichkeitsbereich zu kommen, Verkauf von Mistral und Ka6e und dafür Anschaffung eines leistungsstärkeren, einsitzigen Segelflugzeuges wie z.B. LS4, um den Segelflug etwas attraktiver zu machen. - So oder ähnlich -. Mit beiden Maßnahmen konnte ich mich nicht einverstanden erklären - und wie es die vergangenen Monate gezeigt haben, taten dies auch die Mehrzahl der aktiven Segelflieger und Motorsegler nicht. An dieser Stelle möchte ich nochmals ausdrücklich darauf hinweisen, daß wir zu diesen Maßnahmen nicht von Vorstandseite gedrängt oder aufgefordert wurden, sondern daß wir uns diesbezüglich selbst unter Zugzwang gesetzt hatten. In einer Ausschusssitzung bat ich den gesamten Ausschuß um ein Jahr Zeit, um zu beweisen, daß hier der Schein trügt und

die Fehler mit Bestimmtheit bei uns selber zu suchen sind, da die Dinge in allen uns umgebenden Vereinen grundsätzlich anders liegen. Hier herrscht prinzipiell Sitzplatzmangel, und dies ganz besonders bei den Motorseglern. Das Jahr wurde gewährt und von uns, so glaube ich persönlich, gut genutzt. Wir führten eine Pauschale für Motorsegler ein, um zu nächst am Jahresbeginn die notwendigen finanziellen Mittel zur Verfügung zu haben, unsere Motorsegler zu betreiben. Gleichzeitig wurden die Gebühren für Flugstunden für Mitglieder, die die Pauschale bezahlt hatten, deutlich im Preis herabgesetzt. Im Klartext hieß das, die Motorsegler auf eigene Füße zu stellen und sie somit aus dem direkten Wirtschaftsbereich der Segelflieger zu nehmen. Diese Maßnahme ermöglichte es im Gegenzug, die Pauschale für Segelflieger zu reduzieren; eine glückliche Entscheidung.

# ...ganz groß im Einrichten.

## in über 50 Fachabteilungen...

- Modernes Wohnen
- Speisezimmer-Abteilung
- Polsterbetten-Studio
- Internationales Wohnen
- Aktivline-Studio
- Dielen-Studio
- Postermöbel-Studio
- Leder-Schau
- Geflechtmöbel-Studio
- Textilmarkt
- Lampen-Studio
- Spiegel-Galerie
- Verwandlungssofa-Studio
- Korbwaren-Studio
- Orient-Abteilung
- Modeschmuck-Studio
- Süßwaren-Shop
- Spielwaren-Shop
- Mitnahmemarkt mit über 30 Shops

- Schlafzimmer-Abteilung
- Jugendzimmer-Abteilung
- Matratzen-Studio
- Bauernmöbel-Studio
- Stilmöbel-Abteilung
- Phonomöbel-Studio
- Gartenmöbel-Abteilung
- Ruhesessel-Studio
- Geschenk-Boutique
- Teppich-Abteilung
- Gardinen-Abteilung
- Bilderrahmen-Studio
- Stoffatelier
- Berber-Abteilung
- Poster-Shop
- Verpackungs-Shop
- Kosmetik-Shop
- Sparmarkt mit Discountmöbeln

- Küchen-Center
- Naturholz-Centrum
- Exklusiv Wohnen
- Abteilung Junges Wohnen
- Kleinstmöbel-Abteilung
- Wohnbüro-Abteilung
- Babyzimmer-Abteilung
- Musterring-Großstudio
- Vitrinenstraße
- Wohn-Accessoires-Boutique
- Bad-Studio
- Bettwaren-Abteilung
- Haushaltswaren-Boutique

Spilgers Restaurant

cafe canapé

### Öffnungszeiten:

Mo.-Fr.	9.00-18.30 Uhr
Donnerstag	9.00-20.30 Uhr
Samstag	8.45-14.00 Uhr
Langer Samstag	8.45-16.00 Uhr

DER NEUE  
Spilger

Bei einem Snack oder einer Tasse Kaffee kommen Sie in unserem Cafe Canapé schnell wieder "auf Touren".

...ganz groß im Einrichten.



8753 Obernburg, Schnellstraßen-Abfahrt Obernburg-Nord, B469, Tel. 0 60 22/50 40



Das Resultat war deutlich. Die Motorsegler wurden mehr denn je geflogen, von einem Verkauf ist nicht mehr die Rede; im Gegenteil, wir lassen unseren altgedienten Falken überholen und auf einen Typ D, gekennzeichnet durch größere Zuladung und Motorleistung, umbauen. Er wird uns, zur Zeit schmerzlich vermißt, Ende Februar 1992 wieder zur Verfügung stehen. Zwischenzeitlich tut unsere Dimona treulich ihren Dienst und wird auch von den größten Skeptikern angenommen. Kritik und Aufforderung zu besserem Handeln: Unsere Dimona war, obwohl stark in der Kritik und in den "Roten Zahlen", in der Zeit von November 1990 bis Ende Februar 1991 und im April/Mai 1991 aus technischen Gründen nicht einsatzbereit. Solche langen Stillstände dürfen einfach nicht mehr vorkommen.

Im Segelflug können wir ein noch freundlicheres Bild zeichnen. Geflogen wurde wie noch nie in den Jahren zuvor. Ein starker Mitgliederzuwachs ist über alle Altersbereiche zu verzeichnen. Zur Zeit sind 19 Piloten für Segelflug und Motorsegler in der Ausbildung. 6 Piloten haben die Ausbildung im letzten Jahr mit bestandenen Prüfungen abgeschlossen. Wir haben das getan, was wir uns vorgenommen hatten, nämlich ein Fluglager in der Zeit April/Mai 1991 und ein Urlaubsfliegen in den Bergen (Aosta/Italien) durchzuführen. Um eine zunächst kleine Gruppe von Wochenendlern hat sich zwischenzeitlich eine ganz nette Schar gebildet, denen der Aufenthalt auf dem Flugplatz wieder Freude macht und die sich den Wahlspruch - Gott sei Dank, es ist wieder Freitag - auf die Fahnen geschrieben haben. Ein Grillabend ist nun nicht mehr gesellschaftlicher Höhepunkt einer Saison, sondern ganz natürliche Selbstverständlichkeit. Was den Theorielehrgang anlangt, so haben wir uns völlig von den Motorfliegern lösen müssen und dies erfolgreich getan. Hier müssen allerdings ein paar Worte gesprochen werden, um Mißverständnissen vorzubeugen. Wir waren zu diesem Schritt gezwungen, da wir bei den Motorfliegern keine Ausbildungsplätze mehr zur Verfügung gestellt bekamen, nicht etwa weil wir unser eigenes Süppchen kochen wollten. Zwischenzeitlich hat unsere Gruppe auch eine derartige Stärke angenommen, daß sich dieser Entschluß nachträglich rechtfertigt, zumal wir uns vorgenommen haben, den Schulbetrieb zielstrebig noch weiter auszubauen. Die Weichen dafür sind schon gestellt worden. Mitte des Jahres 1992 werden wir unseren zweiten Kunststoffdoppelsitzer vom Typ ASK-21 bekommen, der einen ungestörten Schulungsbetrieb an Tagen guter Wetterlage ermöglicht. Schulung und normaler Clubbetrieb werden dann möglich sein. Engpässe wird es auf den einsitzigen Fliegern geben, da nur wenige (3) Sitzplätze zur Verfügung stehen. Hier möchte ich schon wieder leise an die Türe des Vorstandes anklopfen, um einen Bedarf anzumelden. Im April 92 wollen wir wieder ein Fliegerlager auf unserem Flugplatz veranstalten. Es wird am

17.4.91 beginnen und am 26.4.92 enden. Es ist dies die Zeit der Osterferien, so daß sowohl die hessischen Schüler, als auch die bayerischen die Möglichkeit haben, daran teilzunehmen. Im Anschluß daran wird wieder ein Urlaubsfliegen in Aosta stattfinden (26.4. - 10.5.92). Großes Interesse besteht an der Erlangung der Windenschleppberechtigung und Windenfahrprüfung. Diesbezügliche Gespräche laufen schon mit benachbarten Vereinen. Es ist schade, daß wir hier auf andere Vereine ausweichen müssen, da ohne die Verbreiterung des Segelfluggeländes nach Süden Windenbetrieb halt nicht möglich ist. Schön hingegen ist die Entwicklung, daß reine Motorsegler und Schüler dieser Sparte auch Segelflug betreiben wollen. Ihren Auskünften zufolge finden sie das bei den Segelfliegern, was sie eigentlich bei den Motorseglern erwartet hatten. Nun tun sie beides und sind dabei recht glücklich. Schön ist auch, festzustellen, daß reine Motorflieger den Weg zu uns gefunden haben. Das Ergebnis einer löblichen Initiative, mit Motorfliegern ein Segelfliegerlager zu veranstalten. Der Weg ist prima und sollte weiter beschritten werden. Zusammenfassend möchte ich folgendes sagen: Wir haben im Jahr 1991 viel erreicht. Dies war jedoch nur möglich, weil unsere Schüler und einzelne Clubmitglieder zusammen mit ihren Frauen oder Lebensgefährtinnen viel auf sich genommen haben und für die Gemeinschaft tätig waren. Sie haben gezeigt, wie es gehen kann und was möglich ist. Ihnen allen gehört mein Dank, und ich bitte schon heute wieder um ihre Mithilfe. Kritikpunkte gibt es noch einige, und es ist wirklich noch nicht Zeit, sich selbstzufrieden zurückzulehnen, aber wenn wir in der Saison 1992 ähnliche Fortschritte erzielen wie in der vergangenen Saison, dann können wir wieder von einem gelungenen Jahr sprechen. Allen Clubmitgliedern und ihren Angehörigen wünsche auf diesem Wege ein gesundes, unfallfreies und erfolgreiches Jahr 1992.

Euer Ausbildungsleiter Segelflug und Motorsegler

K.H. Kummer

## Wellenflug in Aosta

Gleich zweimal war im vergangenen Jahr Aosta in Oberitalien das Ziel von Segelfliegern aus Aschaffenburg. Zuerst fand sich dort im Mai dieses Jahres eine größere Gruppe zu einem gemeinsamen zweiwöchigen Urlaub zusammen. Unter der Leitung und Organisation von Jochen und Hannelore Och, die schon seit 1962 in Aosta fliegen, Mitglied im dortigen Verein sind und den Flugplatz dort von Anfang an kennen, wurden unsere ASK und die KA 6 mitgenommen und für zwei Wochen in Aosta stationiert. Über den Doppelsitzer freuten sich insbesondere die mitgereisten Nicht- oder Noch-nicht-Scheininhaber, die



**Gerhard Teichmann im Segelflugzeug; Selbstportrait in 7400 m Höhe.**

so auch in den Genuß des Alpenfliegens kamen. Insgesamt konnten auf unseren Flugzeugen fast 70 Flugstunden erreicht werden. Wer nicht gerade flog, unternahm kleine und größere Ausflüge in die Umgebung, denn wenn die Flieger in der Luft waren, konnte man sie erst nach Stunden wieder am Boden erwarten. Auch größere gemeinsame Touren standen auf dem Programm, wenn das Wetter mal nicht ganz so super war oder ein Ruhetag guttat: Nach Cervinio am Matterhorn, ins Hochtal Val Ferret am Mont Blanc oder in das Cogne-Tal, das zum Naturpark des Grand Paradiso führt und in dem man Steinböcke in freier Natur beobachten kann, um nur die wichtigsten Ziele zu nennen. Alle waren bequem zu erreichen (außer Fliegen waren größere sportliche Aktivitäten nicht angesagt - aber gute Vorsätze für die nächsten Ausflüge wurden wenigstens gefaßt!) und brachten überwältigende Naturerlebnisse. Abends genossen wir gemeinsam in unseren Stammlokalen die italienische Küche oder saßen beim Vespers im Freien. Auch die Unterbringung war zufriedenstellend, ein neues Quartier für weitere Besuche wurde aber ausgemacht und beim zweiten Aosta-Ausflug des Jahres auch schon erprobt. Lediglich Gerd Teichmann und Jochen Uftring sparten Quartierkosten und nächtigten zuerst im Hangar der Fallschirmspringer, später im ASK-Hänger! Hauptbeschäftigung und -thema war aber immer das Fliegen. Jochen verschaffte uns die obligatorische Alpeineinweisung auf unserer ASK-21. Als jeder so weit war, stellte er sich auch noch als Schleppilot auf der italienischen Remorqueur für uns zur Verfügung - sogar auf die Mitnahme seiner eigenen ASK 14 hatte er verzichtet, um sich ganz den Alpenneulingen widmen zu können!





**Traumwolken für jeden Segelflieger über Aosta.**

Seine Erfahrung und die guten Kontakte halfen uns sehr, und alle Beteiligten danken ihm ganz herzlich für seine Hilfe und seinen Einsatz! Er eröffnete uns damit eine neue Dimension des Segelfliegens.

Für einen Alpenneuling sind die ersten Flüge in Aosta sehr aufregend. Die Thermik ist sehr stark, aber auch eng, so daß sportliches Kurbeln notwendig ist. Zu diesem Preis lassen sich aber oft integrierte Steigwerte von über 4 m/s erreichen. Vom Wind angeblasenen Hängen bringen noch mehr! Man gewinnt schnell Höhe und erlebt ein atemberaubendes Panorama: In etwa 40 km Entfernung sind im Osten das Matterhorn (4400 m) und im Westen der

Mont Blanc (4800 m) hervorragend zu sehen, und Aosta selbst ist schon eng umgeben von eindrucksvollen Drei- und Viertausendern. Das Aostatal ist tief in diese Bergketten eingeschnitten, so daß sich bei nordwestlichem Wind mit mindestens 50 km/h eine Leewelle bildet, die oft genau über der Stadt liegt. Bei feuchter Luft erscheinen die prachtvollen Lenticularis-Wolken. Allerdings wird die Welle mittags durch die Thermik gestört, und wir haben manche Stunde verbissen, aber erfolglos nach ihr gesucht! Erst am Nachmittag kann sie sich wieder voll ausprägen. Wie findet man nun den Einstieg in die Welle? Alle Theorie ist grau, also probierten wir es



**Mit Jochen Och in der Jockel am Matterhorn.**

unter fachkundiger Anleitung von Jochen Och und dem ehemaligen Vereinsmitglied Wolfram Gorisch. Es gibt kaum etwas Spannenderes, als mit wenig Erfahrung den Einstieg zu suchen. Man fliegt durch das Lee, man schätzt Wolken ein und schafft es dennoch nicht. Auch ein bißchen Glück gehört dazu, und so wurde sie schließlich doch entdeckt.

Carsten Runge erlebte seinen ersten Wellenflug so: "Ich saß in der ASK-21 D-3929, die mir auch in den Bergen durch ihr gutmütiges Flugverhalten und die dennoch guten Gleiteigenschaften hervorragend gefiel. Mit von der Partie war Gerhard Teichmann mit der Ka 6e D-0099. Aus der Thermik in 3500 m querten wir das wolkenlose Tal und fanden tatsächlich Gebiete mit laminarem Steigen von zunächst nur 1 m/s. Endlich! Durch Verlagerung und Vorfliegen fanden wir stärkeres Steigen und erreichten über 5 m/s. Das Vario stand wie angenagelt am Anschlag, die Luft war absolut ruhig und die Höhenmessernadel drehte sich nach oben. Durch sanftes Fliegen von Achten hielt ich die ASK-21 im Aufwindgebiet, während die Ka 6 mit Mindestfahrt fast stationär über mir stand. Über Funk standen wir in Kontakt und berichteten von unseren Eindrücken. Die unten Gebliebenen hörten voller Neid über die Bodenfunkstelle mit. Das Steigen ließ nicht nach. In über 5000 m holte mich dann aber die Realität wieder ein. In unserer ASK-21 ist leider kein Sauerstoffgerät vorhanden. Ich war schon höher gestiegen, als ich mir eigentlich vorgenommen hatte und mußte nun absteigen. Ich verließ das Aufwindgebiet, zog die Klappen und sank schweren Herzens auf 2500 m."

Gerhard Teichmann hatte gleich zweimal Glück. Den zweiten, "ganz großen" Flug erlebte er so: "Am Freitag, dem 24. Mai, dem letzten Tag unseres Fliegerlagers, starteten Carsten und ich noch einmal zu einem abschließenden Lustflug vor unserer Abreise. Den Ehrgeiz auf Strecke, Höhe oder Welle ließen wir am Boden zurück. Wir wollten einfach nur noch einmal die schönsten fliegerischen Eindrücke aus den Alpen mit nach Hause nehmen. So passiere es, daß wir zwischen Pila und Mt. Fallere mehr oder weniger zufällig den "Einstieg zum Aufstieg" in eine Welle fanden. Wir versuchten alles anzuwenden, was Jochen uns die Tage zuvor über den Wellenflug beigebracht hatte. Wir hatten das erste Mal alleine den Einstieg in die Welle geschafft! Carsten ohne Sauerstoff, und ich mit einer halbleeren Flasche und wieder mit Turnschuhen und Socken (was kalte Füße bedeuten können, hatte ich mit dieser Ausrüstung schon bei -31 °C in 4700 m Höhe acht Tage vorher ausprobiert). Bis 5000 m NN blieben wir zusammen, uns ständig beratend, welche Position wohl die beste sei, dann trennten sich unsere Wege. Das Steigen betrug konstant 2,2 m/s, das Piepsen des E-Variometers war absolut monoton. Bei einem Steuerkurs von 350 Grad und einer angezeigten Eigengeschwindigkeit von 60 km/h machte die Ka 6 keine Fahrt mehr über Grund.

Die Haltepunkte vor der Flugzeugnase und unter der rechten Tragfläche wanderten nicht aus. Es ging also wie im Fahrstuhl senkrecht nach oben! In 7000 m NN konnte man voraus gut den Alpennordstau erkennen, das Alpenvorland hing also in der Suppe. Unter der linken Tragfläche hatte ich den Mont Blanc schon weit unter mir gelassen. Mit dem Segelflugzeug 2600 Meter über dem höchsten Berg der Alpen - was für ein Gefühl! Das ganze Alpenpanorama bot sich mir dar, ein grandioser Anblick! Links das Mont-Blanc-Massiv, voraus der Alpen-Hauptkamm, auf der rechten Seite das Aostatal, das sich bis in das Turiner Becken erstreckt. In 7400 m NN riet mir Jochen, der die ganze Zeit Funkkontakt mit mir hielt, den Abstieg einzuleiten, da man ab 7000m normalerweise reinen Sauerstoff braucht, und das Manometer nicht mehr allzuviel Druck anzeigte. 5000 Meter (!!!) zur freien Verfügung - es nahm einige Zeit in Anspruch, diese Höhe abzuturnen. Nach 4:38 Stunden endete der Flug um 18:38 Uhr mit der Landung in Aosta. Nach diesem Flug und allen gesammelten Erfahrungen und Erlebnissen ärgert es mich überhaupt nicht mehr, daß ich keinen Barographen dabei hatte. Jeder, der so einen fantastischen Flug erleben durfte, wird dies verstehen!

Den Vorsatz wiederzukommen hat Carsten bereits in die Tat umgesetzt - im September besuchte er mit weiteren Clubmitgliedern dieses Segelfliegerparadies zum zweiten Mal. Leider gelang diesmal kein Wellenflug.

Auch für 1992 ist ein Lager in Aosta geplant!

Carsten Runge  
Gerd Teichmann, Mike Amtmann

## Segelfliegen - eine neue Erfahrung

Als ein größerer Teil der Segelflieger in Aosta und somit die Bedrohung durch allzu kritische Zuschauer eingeschränkt war, fand auf unserem Flugplatz ein Segelfluglager ganz besonderer Art statt: PPL-A-Inhabern sollte ein Einblick und Einstieg in diese Sparte des Luftsports gegeben werden, und das Angebot fand reichlich Zuspruch. Der vertraute Klang von schepperndem Blech bei Start und mehr oder weniger harter Landung dämpfte von vornherein Berührungsängste der Motorflieger, unser guter alter Blanik diente als Trainingsgerät. Und das Lager wurde ein großer Erfolg, wie der Bericht des Umsteigers Georg Hänisch unschwer erkennen läßt:

Es ist 6.30 Uhr an einem schönen Urlaubstag. Der Wecker klingelt. Urlaub und so früh aufstehen, da hat man wirklich noch Blei in den Gliedern! Aber ich bin gleich raus aus dem Bett, da ich weiß, was heute auf dem Programm steht - Flugplatz!

Es ist 8.00 Uhr, und Günter von der Luftaufsicht schließt gerade die Tür auf. Ich bin also wieder mal der erste. Ein kurzes Schwätzchen, und schon fängt die Arbeit (sprich: Sport) an. Halle aufschließen und dann erst mal Motorflugzeuge rausrollen. Alleine ist das ganz schön schweißtreibend. Nach einer guten halben Stunde stehen alle Maschinen draußen. Als nächstes wird der VW-Bus geholt. Diese alte Gurke muß man auch mit Vorsicht genießen: erster Gang ist Fehlanzeige, die Batterie ist immer schwach auf der Brust ("naja, es ist ja ein Auto von den Segelfliegern"). Als nächstes werden die Fallschirme eingeladen - es wäre ja mal ganz interessant, an so einem Ding zu baumeln. Aber das ist wohl eine andere Sache. Jetzt endlich kommen auch die anderen Weggefährten eingetrudelt. Der Aufbau unserer Segelfliegerei geht nun etwas schneller vonstatten: Segler aus der Halle räumen, Schleppmaschine klar machen und alles zur Startbahn schieben. Hoffentlich haben wir bis zu den ersten Starts noch Ostwind, dann ist nämlich die 08 noch in Betrieb. Sonst kann man alle Flugzeuge 1000 m zur 26 schieben (tragen, rollen) etc. Das wäre dann der zweite schweißtreibende Akt. So - alles ready, oder? Was fehlt, sind der Segelfluglehrer und der Schlepppilot. Also machen wir uns auf die Suche; Günter hat Tapio schon gesehen, aber wo er steckt - keine Ahnung. Ja und der Schlepppilot; der hat angerufen und kommt etwas später. Schöne Bescherung - da fällt man aus dem Bett und macht und tut mit dem Ergebnis, daß man wieder warten muß. Jetzt ist es kurz vor 11.00 Uhr, und alle sind da - endlich. Der Himmel ist blau mit schönen Cumulus in über 4000 ft. Aber jetzt bläst ein strammer Wind aus Nordwest. Also müssen wir doch in den sauren Apfel beißen und erst einmal alles zur 26 rödeln.

Halb zwölf: Der erste Start mit Fluglehrer. Die Schleppmaschine wirbelt Staub auf, und mit einem Ruck geht's los. Schon nach 200 m schwebt der Segler einen halben Meter über dem Boden. Die Schleppmaschine ist noch nicht in der Luft, der Zaun kommt immer näher, und endlich - der Schleppzug steigt. Wir fliegen am Tower vorbei und kommen voll in den Abwind hinter dem Wald. Wir müssen ganz schön rudern. Jetzt steigen wir wieder, und es geht in eine Linkskurve. Es dauert noch etwa 7 Minuten, dann haben wir 600 m Höhe über Grund. Der Fluglehrer klinkt den Flieger aus, und die Faszination Segelfliegen beginnt. Die Luftgeräusche werden geringer, die erste Thermik packt das Segelflugzeug und trägt uns mit 4 m/s nach oben. Jetzt darf ich auch mal steuern. Aber was ist das? Querruder ohne Seitenruder, eine ganz schöne Schieberei. Der Fluglehrer fängt an zu meckern. Jetzt wird ordentlich geflogen - nicht so wie mit euren stinkenden Motorflugzeugen. Mir steht der Schweiß auf der Stirn. Die Koordination klappt nicht. Um es kurz zu machen, sie klappt den ganzen Tag nicht. Erst an den folgenden Tagen wurde es besser und besser. Dann kam der Landeanflug. Ganz neue Begriffe tauchen auf, wie "Position" etc. Und bange Fragen, sind wir nicht schon zu tief. Aber im Endteil konnte man sehen: Es reicht, und zwar gut. Es paßte; ja, beim Segelfliegen muß es eigentlich immer passen! Wir setzten auf, und nach 200 m kamen wir zum Stehen. Der Fluglehrer ist richtig happy, und ich bin naß geschwitz.

Und aus einem lachenden Gesicht kam: Na, wie war's? Gut, ist doch klar! Wir machen weiter, denn das ist richtiger Sport!

Georg Hänisch



Nach dem 1. Alleinflug wird das fliegerische Gefühl in der Sitzfläche eingepreßt.  
Foto: W. Müller



## Le Mans? Überwältigend!

Nein, mit einem so herzlichen Empfang hatten wir nicht gerechnet. Nachdem wir uns einigermaßen von unserer Sprachlosigkeit - im wahrsten Sinn des Wortes - erholt hatten, rettete uns Adam Mohr, indem er das Wort ergriff und sich in fließendem Französisch in unser aller Namen für die Einladung bedankte.

Nur kurze Zeit später saßen wir alle an einer langen Tafel beim Abendessen, das die unermüdliche Madame Leloup, ohne die die Versorgung des Clublokales undenkbar wäre, bereitet hatte. Die Rotweingläser wurden erhoben, man stieß an mit unseren neuen französischen Freunden. Draußen war es dunkel, drinnen die Stimmung heiter und beschwingt. Kaum zu glauben, daß man vor ein paar Stunden noch im Flugzeug gesessen hatte. Aber draußen standen sie, vier Flugzeuge und ein Hubschrauber mit D-Kennzeichen.

Wie hatte das eigentlich angefangen? Fluglehrerin Susanne Joest, befreundet mit dem Chefpiloten Claude Martin des Flugsportclubs "Les Ailes du Maine" in Le Mans, hatte irgendwann verkündet, daß am 15.9.91 in Le Mans ein Flugtag stattfindet. In diesem Zusammenhang überbrachte sie eine schriftliche Einladung des französischen Clubs an den FSC Aschaffenburg-Großostheim. Obwohl die allgemeine Verbreitung der Nachricht irgendwie "hakte", kam eine stattliche Gruppe zusammen: Selbstverständlich Adam Mohr, stets für Frankreich zu begeistern, mit Bernd Meier auf ihrer D-EIWO; Martin Süß nahm in seiner D-EERL Karlheinz Behringer mit; Thilo Wolf hubschraubte mit seinem Lehrer Mike Bitschnau in der D-HOSE; Georg Markmiller flog zusammen mit Gerhard Groß und einem Freund seine D-EHIN; und Rainer und Gabi Kämpf nahmen zusammen mit Susanne Joest die D-EGNM.

Am Freitag, dem 13., sollte es losgehen, das Wetter sah aber gar nicht gut aus. Die Wetterberatung klang dagegen vielversprechend, und tatsächlich - gegen Mittag klarte es auf. Vor dem Abflug die übliche Klettik: Nochmals Kurse, Strecken, Frequenzen überprüfen, an jeder Flugvorbereitung wurde noch gefeilt. Vor allem ging es dabei um die in Frankreich so zahlreichen und unübersichtlichen Beschränkungsgebiete. Dann tanken und einladen: auch Gastgeschenke mußten verstaут werden, denn die Einladung des französischen Clubs war "rundum" - inklusive Übernachtung und Verpflegung. Die Flugpläne liefen, die Grenzpolizei sowie der Zoll in Frankreich waren informiert - es konnte losgehen.

Die D-EGNM kletterte zunächst auf 3000 ft. Das Wetter wurde immer besser, in Frankreich herrschte CAVOK. Wir kletterten auf FL 65, über Epinal, Troyes ging es südlich an Paris vorbei. Alles lief reibungslos, der Funkverkehr war kein Problem, die



Unser Foto zeigt unsere Gastgeber aus Le Mans und die Besucherguppe vom FSC beim ersten Kennenlernen.

"Auslandsneulinge" waren überrascht. Nach 3 Stunden 38 Minuten rollte die NM in Le Mans aus, gleich neben der berühmten Rennstrecke. Die anderen Maschinen, die zum Teil später gestartet waren, kamen kurze Zeit später. Nur Thilo schraubte etwas länger, sein Hubschrauber benötigte eine Zwischenlandung in Nancy zum Tanken. Streckenerlebnisse wurden ausgetauscht. Wir prüften die Schwielen an Thilos Händen, denn Hubschrauberfliegen ist eine sportliche Sache: Hände und Füße sind ständig beschäftigt.

Und nun saßen wir also alle zusammen, beim Genuß des Rotweins wurden die Sprachprobleme immer kleiner. Der gesamte Vorstand des Clubs war uns zu Ehren versammelt. Jean-Francois Royer, der Präsident, fuhr schließlich mit in die Nachtquartiere: zwei Ferienhäuser. Bis zum letzten Glas (!) unterhielt er seine Gäste aufs charmanteste, das ganze Wochenende wich er nicht von ihrer Seite. Der Club hatte außerdem einen Kleinbus für seine Gäste zur Verfügung gestellt, kostenlos für den ganzen Aufenthalt. Rainer und Gabi Kämpf hatten mittlerweile Freundschaft mit einem deutschsprachigen Franzosen geschlossen, bei dem sie dann privat übernachteten.

Für den nächsten Vormittag war eine Fahrt nach Vouvray bei Tours geplant. Wir hatten dort das Vergnügen, ein großes Weingut zu besichtigen, mit riesigen Kellergewölben, die in den Berg gebaut waren. In stets gleichbleibendem Klima reift hier der Wein nach der aus der Champagne bekannten Methode. Natürlich durften wir ausgiebig kosten, dazu wurden französische Spezialitäten gereicht - inmitten von sicherlich hunderten von Flaschen! Leider mußten wir bald wieder aufbrechen, da man uns im Rathaus von Le Mans erwartete. Wir passierten die Luft-

waffenbasis von Tours-St. Symphorien und konnten atemberaubende Übungen mehrerer Mirage-Jagdflugzeuge (Zufall oder für uns bestellt?) mit "fachmännischem" Blick bewundern.

Im Rathaus von Le Mans begrüßte uns die Stellvertreterin des Bürgermeisters sehr herzlich, auch andere Vertreter der Stadt hielten kurze Ansprachen. Es war später nicht mehr so genau festzustellen, ab welchem Zeitpunkt unser Adam Mohr endgültig die Rolle des "Präsidenten des FSC Aschaffenburg-Großostheim" spielen mußte: Spätestens im Rathaus war eine offizielle Dankrede von unserer Seite fällig. Es nutzte nichts, daß wir auf Gleichberechtigung in unserer kleinen Gruppe hinwiesen, Adam mußte sich in seine Rolle als "temporärer Vorzeigepäsident" hineinfinden.

Wir hatten anschließend noch Gelegenheit, die schöne Altstadt von Le Mans zu besuchen. Die großartige Kathedrale hatte zwei Teilnehmer unserer Reise dermaßen beeindruckt, daß sie spontan äußerten, "wenn überhaupt, dann würde ich hier heiraten" ... oder so ähnlich. Es fand auch gerade eine Hochzeit statt, ein Zufall, dem aber etwas nachgeholfen wurde: wir kamen in den Genuß eines Jagdhornbläserauftritts in historischen Kostümen. Ein deutsch-französisches Abendessen in einem Restaurant rundete diesen gelungenen Tag ab. Gerührt waren wir von der Geste, jedem von uns ein persönliches Geschenk zu überreichen. Auch hier: die Stimmung äußerst heiter und ausgelassen, mit französischen Rundgesängen. Zwischendurch wurden spontane Reden gehalten, mal in Französisch, mal in Deutsch, aber niemand wäre mehr in der Lage gewesen, diese zu übersetzen. Das war auch nicht nötig, sinngemäß wurden sie immer verstanden!



Am nächsten Tag - Sonntag - fand nun der Flugtag statt. Manche, die noch etwas Schlaf nachzuholen hatten, versäumten den Überflug der Patrouille de France, die die französischen Nationalfarben an den Himmel zeichnete. Die Piloten hatten mitbekommen, daß deutsche Gäste anwesend waren und schickten Thilo, der bereits mit Fluglehrer Mike und HOSE auf dem Heimweg war, Grüße mit auf den Weg. Der Flugtag nahm seinen Verlauf: Ein Alphajet der Luftwaffe landete, aus Belgien kam eine feuerrote Fouga Magister, vorgeführt und teilweise auch für Rundflüge benutzt wurden ferner: Broussard Stampe, Fieseler Storch, MS 733, CAP 10, YAK 18, AN II. Natürlich zeigten auch Fallschirmspringer ihr Können. Für Gabi Kämpf und Susanne Joest hatten die Ballonfahrer noch eine Überraschung parat: sie durften mitfahren! Ihr Bericht von der deutschen Sitte, Ballonneulinge mit Sekt zu taufen, rief ein Lächeln hervor: in Frankreich nutzt man Champagner auf andere Art! Der Abend wieder sehr spät, gemeinsam wurde gegessen, getrunken und gelacht. Man hatte allgemein das Gefühl, sich schon lange zu kennen.

Am Montag-Morgen, dem Abreisetag: Niedrige Bewölkung, schlechte Sichten. Natürlich zog es uns zur Wetterwarte. Die TAF's klangen jedoch gut, sowohl für die Strecke als auch für das Zielgebiet. So konnten wir in aller Ruhe die Flugzeuge beladen und betanken und hatten noch viel Zeit für die "letzten" Kaffees. Es fiel nicht leicht, Abschied zu nehmen, aber man würde sich ja wiedersehen, beim Gegenbesuch in Aschaffenburg.

Wir starteten gemeinsam, flogen aber getrennte Strecken. Heute waren sämtliche Beschränkungsgebiete aktiv: das bedeutete viele Freigaben, aber mit ihnen konnte die D-EGNM fast direkt fliegen.

Bis Chateaudun hingen die Untergrenzen bei nur 1000 ft, erst ab Troyes konnten wir auf FL 55 klettern. St. Dizier lotste uns direkt durch alle Beschränkungsgebiete. Toul, Grostenquin, Saarbrücken, Ramstein... Bald konnten wir die 122.35 im Funkgerät rasten. Wir waren wieder zu Hause.

Nach einem ereignisreichen Wochenende hatten wir vor allem das Gefühl, Freunde gewonnen zu haben. Wie heißt es doch? Fremde sind Freunde, die man noch nicht kennt. Das gilt besonders bei Fliegern.

PS: Am 6.9.92 ist in Le Mans wieder Großflugtag, er ist um vieles größer geplant als der erlebte - bekommen wir wieder eine Mannschaft für einen Aus-Flug zusammen? (Da die Clubmitglieder von Le Mans mit diesem Flugtag voll beschäftigt sind, dürfen wir allerdings nicht mit einer so intensiven Betreuung wie 1991 rechnen.)

Susanne Joest  
Gabi Kämpf

## Gegenbesuch aus Le Mans

Für das Wochenende um den 1. Mai ist der Gegenbesuch der Flieger aus Le Mans geplant. Es wäre schön, wenn diese Gäste - wie wir in Le Mans - privat untergebracht werden könnten. Sicher haben außer den Teilnehmern unserer Frankreichtour auch andere Clubmitglieder Interesse daran, einen Gast aufzunehmen. Sie können sich bei Susanne Joest oder Gabi Aubele melden!

Susanne Joest  
Gabi Kämpf

## Festival der Oldtimer

Nur wenige Kilometer südlich von Paris: ein scheinbar unbedeutender Grasplatz. Aber mit einem Flugzeugmuseum ganz besonderer Art - dort finden sich Flugzeuge aus den Tagen der Flugpioniere, und alle sind flugfähig! Hier, in La Ferte Alais sind auch die schon legendären Apparate aus dem Film "Die tollkühnen Männer in ihren fliegenden Kisten" zu sehen. Regelmäßig in die Zeit kurz nach der Jahrhundertwende versetzt fühlten wir uns.

Aus ganz Europa waren sie angereist, 22 Bückers, die T 6, Boeing Stearman, Spitfire, P 51 Mustang, Kitty Hawks, B 25, Beech 18... Sie lockten an zwei Tagen, am 18. und 19. Mai, einige Hunderttausend Zuschauer an - darunter auch uns Aschaffenburg:

Am Freitag, dem 17. Mai, starteten vom Flugplatz in Großostheim Erich Reichart mit seiner Bucker Jungmeister, Hans

Lechner mit seiner Bucker Jungmann zusammen mit Bernd Kleitz, und Stefan Emig auf seinem Focke Wulf Stieglitz, mit Charly Maletschek auf dem zweiten Sitz. Bei kaltem Wetter um die 5 C mit Regen und Schneeschauern ging es los. Bewölkung bei 2000 ft, Sicht hervorragend. Gut eingepackte Piloten führte die 1. Etappe nach Saarlouis - dort Bewunderung einiger Flugplatzbesucher für die hervorragend restaurierten Doppeldecker aus Aschaffenburg.

Noch war Stefan Emig stolz auf den ruhig und mit guter Leistung laufenden Sternmotor, hatte er doch mit Heinz Kolb fast einhalb Jahre an dem Flieger gearbeitet, um ihn wieder ganz in Schuß zu bekommen. Bei immer besser werdendem Wetter führte die 2. Etappe weiter nach Westen, vorbei an Metz und Verdun. Ziel-flughafen war Reims Champagne. Nach Erledigung der Zollformalitäten ging es ab zum Tanken nach Reims Prunoy - und hier nahm das Schicksal seinen Lauf: Der Stieglitz wollte nicht mehr! Was war geschehen? Beim Einrichten des Propellers zum Anreißen spürte Charly einen Widerstand, beim weiteren Durchdrehen blockierte der Motor vollends. Wie sich später herausstellte, war die Welle eines Magneten gerissen. Ans Weiterfliegen war für Stefan und Charly jedenfalls nicht mehr zu denken. Hilfreiche französische Fliegerkameraden stellten sofort und ohne Zögern ihre Halle zur Verfügung. Erich, Hans und Bernd flogen weiter nach La Ferte Alais, Stefan und Charly grubelten die folgende Nacht in Prunoy darüber nach, wie es weitergehen sollte. Stieglitz abmontieren, mit Lkw und Anhänger nach Hause transportieren - das war die einzig richtige Entscheidung. Am Samstag fuhren Charly und Stefan per Pkw mit französischen Fliegerkollegen nach La Ferte Alais.



Fast vollständig versammelt: Die noch in Europa fliegenden Jungmeister.



### Der Stieglitz wird demontiert.

Am Sonntag war Stefan von Paris mit Luft-hansa nach Frankfurt unterwegs, um Lkw, Anhänger, Polstermaterial, Verzurrseile herbeizuschaffen - und nicht zu vergessen, Vereinskamerad Heinz Kolb, der den Stieglitz kennt wie wohl kaum ein anderer! Unvergesslich sind die beiden Tage in La Ferte Alais trotzdem gewesen. Flüge nach Frankreich sind halt immer noch ein besonderes Erlebnis!

P.S.: Heinz Kolb hat den Stieglitz wieder flottgemacht, Stefan hat den Schock hoffentlich überwunden, und Charly, der hat mindestens für eine Saison Anreizverbot für alle Großstheimer Doppeldecker!

Charly Maletschek

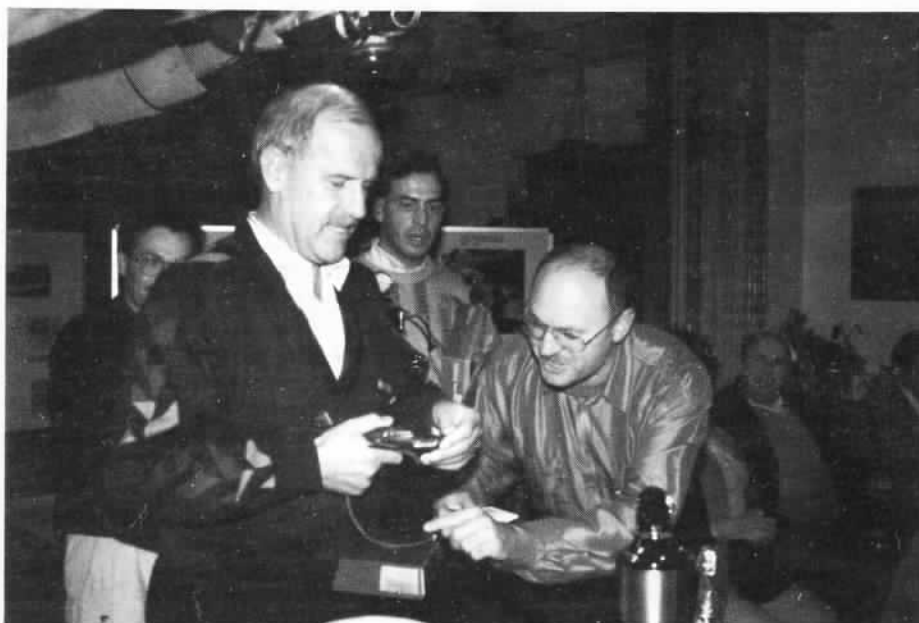
## Rallyeereignisse hausgemacht

Rund um Charlie und Nikolausrallye

Gleich zwei vereinsinterne Rallyes können wir für das Jahr 1991 verzeichnen: Das erste, unsere traditionelle Clubmeisterschaft RUND UM CHARLIE, fand bei strahlendem Herbstwetter statt: 21 Mannschaften gingen am 26. Oktober an den Start. Bei einem Genauigkeitsabflug (genaues Einhalten der Abflugrichtung bis zum Querabflug war gefordert), Navigationsaufgaben (Anflug und Identifizierung von 13 Wendepunkten im Odenwald und in der Rheinebene), zwei Zeitüberflügen, einem Genauigkeitsanflug und einer Ziel-

landung war das fliegerische Können unter Beweis zu stellen. Dann mußte das Flugzeug noch möglichst exakt 50 cm neben einer Stange geparkt werden, und schließlich sollte der Pilot auswendig unsere Platzrunde in eine Karte 1:50000 einzeichnen (wahre Kunstwerke sind dabei entstanden!). Alle hatten einen Riesenspaß, und vielleicht haben sich bei Rund um Charlie neue Teams zusammengefunden, welche die Aschaffener Rallye-Tradition fortsetzen werden! Neue Vereinsmeister: Otto Höfling / Paul Kronenberg; sie haben damit aber nicht nur die Ehre, sondern auch die Bürde der Ausrichtung unserer nächsten Rallye übernommen! Nicht nur sie feierten bei Hochstimmung bis spät in die Nacht. Die Aufgabenstellung ist übrigens noch zu haben - für alle, die ihre Rallyetauglichkeit erproben und üben wollen.

Das zweite Ereignis war die NIKOLAUS-RALLYE. Eine reine Funknavigationsrallye sollte es werden, doch hier spielte das Wetter leider nicht mit (*der fliegerische Teil wird am 18. Januar '92 nachgeholt. Die Anmeldungen vom ursprünglichen Termin werden übernommen; neue Nennungen von Piloten mit NVFR oder IFR werden gerne noch entgegengenommen*). Doch der Erfindungsreichtum der Organisatoren (allen voran von Jörg Becker, der entgegen dem Eindruck, den sein großes Engagement für den FSC erweckt, noch lange nicht Frührentner ist!), kennt keine Grenzen: Auch für eine Autorallye läßt sich die Funknavigation einsetzen! So wurden kurzerhand Ziele für eine Suchfahrt definiert, und wer diese mit möglichst geringer Kilometerzahl auf dem Tachometer absolvierte, hatte schon gute Karten für einen guten Platz. Ortskenntnis und die Bereitschaft, ein Stück des Weges zu Fuß zurückzulegen, halfen da besonders unserem Präsidenten mit Ernie Kropp als Co.. Wichtige Punkte gab es auch noch beim Pflichtbesuch eines gewissen Ladens im A'burger Bahnhofsviertel, der durch eine Kaufquittung belegt werden mußte. Damit nicht genug: Wie sich später herausstellte, wurden die Rallyefahrer bei ihrem Einkauf mit versteckter Kamera gefilmt (die Aufnahmen befinden sich derzeit bei der FSK), und zu guterletzt mußten sie ihren Einkauf auch noch vor einem großen Publikum während des abendlichen Nikolaus-Festes begründen. Der Phonmessor setzte den Beifall für diese Statements in weitere Punkte um. Auch Blindflug wurde am Boden simuliert: In einer Art GCA mußte der Co seinen Piloten durch einen Parcours auf dem Flugplatz sprechen - der Co zu Fuß neben dem Auto, der Pilot mit verbundenen Augen am Steuer. Nur Otto Höfling, geführt von Paul Kronenberger, verfranzte sich dabei nicht. So hatten sie auch bei dieser Rallye die Nase vorne. Zur Stärkung aller hatte Thilo ein prächtiges Buffet aufgebaut, das auch um Mitternacht noch nicht geräumt war. Rallyehöhepunkt für unseren Club im Jahr 1992: Rund um Charlie, wieder öffentlich



Sieger auf der ganzen Linie - Otto Höfling (links) und Paul Kronenberger (Mitte).

ma



## Flugplatz Essen-Mühlheim gerettet?

Die Politiker wollten den Flugplatz schließen: Schienen sie doch die öffentliche Meinung auf ihrer Seite zu haben! Sogar die IHK war Flugplatzgegner: Die Schließung würde Platz für viele Industrie-Neuan siedlungen schaffen! Aber der Essener Verein kämpfte zäh und informierte geduldig. Und als die Stadt Essen eine repräsentative Umfrage auswertete, kam das große Staunen für die Politiker: 78 Prozent der Befragten sprachen sich für den Erhalt des Flugplatzes aus! Jetzt sind die Politiker der großen Parteien dabei, ihr Fähnchen nach der Hauptwindrichtung neu auszurichten - hatten sie sich doch offenbar bisher nur an Turbulenzen an irgendwelchen Ecken orientiert (da pfeift's ja bekanntlich auch besonders laut!). Und die IHK: Auch sie befragte erst einmal ihre Mitglieder, die durch das IHK-Präsidium Essen wohl nicht so ganz repräsentativ vertreten sind (hier sitzen mehrheitlich Vertreter von Energiefirmen, die ein Monopol haben und sich keiner Konkurrenz stellen müssen). Das Ergebnis: mehr als 90 Prozent für den Erhalt des Flugplatzes! Übrigens: Jetzt ist die Rede von der Errichtung einer Kontrollzone (Angliederung an Düsseldorf) und eines ILS an dem für Flugzeuge bis 24 t zugelassenen Platz!

## Weiteres vom Rallyefliegen / Termine

Neben Deutschlandflug und Weltmeisterschaft starteten unsere Mannschaften natürlich auch auf weiteren Rallyes. Beim Hessensternflug probierten Otto Höfling und Mike Amtmann nach fünf Jahren Pause wieder einmal, was sie noch konnten: der dritte Platz war ihr Ergebnis, dicht gefolgt von Wilfried Müller und Bernhard Gohlke auf Platz fünf. Vor allem aber gewannen die Aschaffener wieder einmal die Mannschaftswertung - wie beim letzten und beim vorletzten Hessensternflug, und damit fand der begehrte Wanderpokal des Fürsten zu Leiningen wie seine beiden Vorgänger auch seinen endgültigen Platz beim FSC Aschaffenburg Großostheim! Weiter ist zu nennen der Freundschaftsflug Rund um Egelsbach, der über Marburg nach Erfurt führte. Auch hier ein gutes Ergebnis für den FSC: Wilfried Müller/Bernhard Gohlke auf Platz vier, Christiane und Axel Maurer auf Platz fünf, und auf den Plätzen 16, 17 und 18 die Aschaffener Jörg Becker/Hans Peter Fluhr, Klaus Wussow/Manfred Bassüner und Michael Jung/Stefan Bloss.

Und hier neue Termine:  
23.05.92: Hessensternflug  
30.05.92: Allgäuflug in Leutkirch  
06.06.92: Rund um Egelsbach

## Stolz oder Schande?

Wenn sich die ganze Flotte des FSC Aschaffenburg-Großostheim vor der Halle 1 sammelt, ruft dieses eindrucksvolle Bild bei Mitgliedern des Clubs ein Gefühl des Stolzes hervor - das sollte man jedenfalls meinen. Kann sich doch jedes Mitglied sich als Mitbesitzer dieser Flugzeuge fühlen, sich ihrer fast nach Belieben bedienen und über sie mitverfügen. Und vorzeigbar ist diese Flotte durchaus! Gerade in diesem Sommer häuften sich die Abende, an denen sich das beschriebene Bild bot - doch leider blieb es mit zunehmender Dunkelheit unverändert: Mitglieder, die durchaus noch Zeit zum Feiern im Clubheim hatten, stiefelten achlos an den Flugzeugen vorbei, keiner fühlte sich bemüht, andere anzusprechen und gemeinsam kurz anzupacken, um in wenigen Minuten die Flugzeuge einzuräumen. Ja sogar Clubflugzeuge mit offener Türe im Regen können viele nicht dazu bewegen, einmal einen Finger krumm zu machen und wenigstens die Türe zu schließen! Grundsätzlich: Wer immer ein Flugzeug ausräumt ist verantwortlich dafür, daß es wieder in die Halle kommt. Natürlich kann diese Verantwortung an einen Nachfolger delegiert werden, und sicher gibt es immer wieder Situationen, bei denen ein sofortiges Einräumen nach dem Flug unzumutbar erscheint. Dann sollte man aber mit der Towerbesatzung Rücksprache nehmen! Und wenn das Einräumen etwa wegen Arbeiten in der Halle, z.B. Wartung an Flugzeugen, Einräumen von Segelflugzeugen usw. noch nicht möglich ist, müssen diejenigen, die die Halle noch "blockieren", die Verantwortung fürs Einräumen übernehmen!

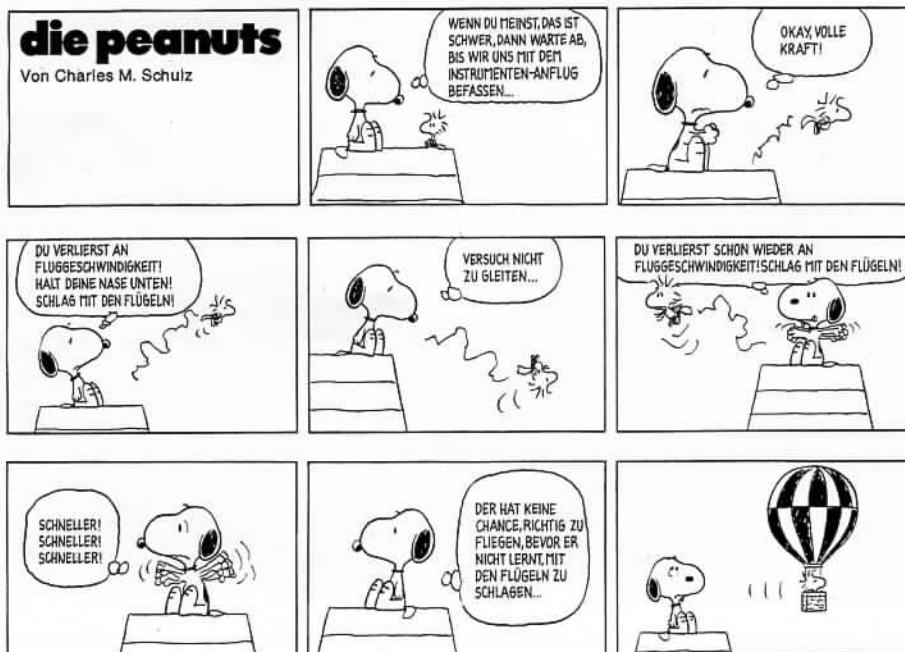
Trotzdem: Haben sich die Verantwortlichen gedrückt oder andere Umstände dazu geführt, daß abends noch Flugzeuge im Freien stehen, dann hat selbstverständlich jedes Clubmitglied die Pflicht, sich um das Einräumen oder wenigstens die Sicherung der Flugzeuge zu bemühen!

Unsere Flugzeuge sind unser Kapital. Wind und Wetter hinterlassen - nicht immer sofort sichtbare - Schäden, und es wurden bereits von Unbekannten Teile von Vereinsflugzeugen abgebaut. Auch Avioniebstahle sind bereits vorgekommen.

Der Vorstand hat beschlossen: Sollten künftig wieder solche Situationen vorkommen, wird der zuletzt im Bordbuch eingetragene Pilot mit einer Einräumbgebühr von 25 DM belastet! Wir hoffen, daß es nicht dazu kommen muß!

## Unsere „aufgeblasenen“ Vereinskameraden

Im gerade vergangenen Jahr 1991 wurden "100 Jahre Menschenflug" gefeiert, denn vor genau 100 Jahren gelangen dem Pionier Otto Lilienthal die ersten Gleitflüge. Von "Luftfahrt" spricht man aber schon seit über 200 Jahren: Am 21.11.1783 sind Pilatre Rozier und der Marquis d'Arlandes in einem von den Gebrüdern Montgolfier gebauten Heißluftballon aufgestiegen und in 21 Minuten von dem Chateau de la Muette bis zur Seine gefahren. Zeugen waren unter anderem König Ludwig XVI, Marie Antoinette und der berühmte Naturwissenschaftler Benjamin Franklin.





Und da die ersten Ballonfahrer Adelige waren, halten ihre Erben an dem Brauch fest, alle "Erstgefahrenen" in den Adelsstand der Montgolfiers zu erheben. Wie die Lilienthal-Erben nach ihrem ersten Alleinflug das Hinternversohlen über sich ergehen lassen müssen (wer diese Prozedur nicht durchgemacht hat, wird ewig das notwendige fliegerische Gefühl im Hinterteil vermissen!), so werden die Ballonneulinge nach ihrer ersten Fahrt in fröhlicher Runde mit Feuer (ein Haarschopf muß dran glauben), Erde und Sekt getauft, und sie bekommen dabei einen phantasievollen Adelstitel verpaßt. Von nun an müssen sie auf Ansprache diesen Titel ohne nachzudenken vorsagen können, und sie dürfen nie mehr "Fliegen" (gemäß Lilienthal) und "Fahren" (gemäß Montgolfier) in der Luft miteinander verwechseln. Verstöße gegen die beiden Gebote kommen teuer zu stehen! Im Jahr 1986 wurde bereits angeregt, im Flugsportclub Aschaffenburg eine Sparte Ballonfahren einzurichten. Zunächst wurde nichts daraus, nachdem sich aber Ballonfahrer auf dem Flugplatz in Großostheim ansiedelten und den Flugbetrieb dort um farbige Tupfer bereicherten, ist das Interesse gewachsen. Manche Mitglieder der Verfolgermannschaften (von den Adeligen Ballonfahrern schlicht "Erdferkel" genannt) haben inzwischen auch ihre Lizenz, den PPL-"D" erworben. Und das geht so: Es müssen 20 praktische Ausbildungsstunden absolviert werden, davon mindestens fünf Stunden bei Temperaturen unter 0 °C und fünf bei über 20 °C. Zusätzlich sollte jeder Schüler bei der Verfolgermannschaft tätig sein. Der Theorieunterricht beinhaltet alle fünf Themenbereiche wie bei Motor- und Segelflug: Luftrecht, Navigation (ohne Winddreieck!), Meteorologie, Technik und Verhalten in besonderen Fällen. Natürlich wird auch ein Funksprechzeugnis verlangt. Nach bestandener Theorieprüfung beim Luftamt findet dann die praktische Prüfung in Form einer etwa einstündigen Fahrt statt. Ballonfahren ist eine sehr wetterabhängige Sportart. Auch die Tageszeit spielt eine Rolle: Da möglichst ruhige Luft (d.h. insbesondere keine Turbulenzen und keine Thermik) erwünscht sind, beginnen die Aktivitäten der Ballöner oft schon in den frühen Morgenstunden - wenn die ersten Flächenflieger auf dem Flugplatz erscheinen, sind die Ballöner meist schon beim zweiten Frühstück. Für Langschläfer bieten sich oft noch die zwei letzten Stunden eines Tages an. Das Aufrüsten bedeutet 15 bis 20 Minuten harte Arbeit. Wohin es dann nach dem Start geht, bestimmt der Wind. Geschicktes Ausnützen der manchmal sehr unterschiedlichen Windrichtungen und -stärken in verschiedenen Höhen gestattet allerdings, je nach Können des Piloten, eine gewisse Richtungskontrolle. So konnten bei uns schon platzrundenähnliche Fahrstrecken beobachtet werden - Start und Landung auf dem Flugplatz! Spannende Wettbewerbe bauen auf diesem Geschick auf. Vier Heißluftballone sind inzwischen in Großostheim statio-



## Durchflug

Ein äußerst originelles Hotel fanden Elise und Lothar Sehl während ihres Ungarnurlaubs. An der Transitstrecke zwischen Budapest und Győr glaubten sie ihren Augen nicht trauen zu können: Ein Hotel, um eine Iljuschin 18 herum gebaut, Rumpfvorderteil und Tragflächen als Sonnendach auf der Terrasse, der Rumpf teilweise in der Empfangshalle, und hinten schaut das komplette Heck heraus. Das Flugzeug wurde nicht zerschnitten!



niert: Der feuerrote D-TOSHIBA, der bunte D-COMPUTER, der blaue D-OKCH (ehemals D-EUROPA) und der gelb-weiße G-BSRD. Sechs Inhaber des PPL-D sind bereits im Verein. Diese haben sich kürzlich versammelt, um einige Fragen zu behandeln: Beraten wurde über einen eigenen Referenten, und der Wunsch nach einem besseren Kontakt zu den anderen Vereinsmitgliedern wurde allgemein

geäußert. Auch sollte angestrebt werden, daß die "Verfolger" in den Verein eintreten - denn sie gehören ja untrennbar zum Ballonsport. Und - Interessenten herhören! - demnächst haben wir vielleicht sogar ein Mitglied mit Lehrberechtigung.

Dorrie Schäfer  
Nunmehr Ballonreferentin!

## Im Ballon über Moskau

Wo Matthias Rust seine von den meisten mit diebischer Freude beobachtete, und dennoch illegale und kriminelle Landung durchführte, startete ganz legal in einem Heißluftballon unser Clubmitglied Thorsten Koch: auf dem Roten Platz in Moskau! Wie es dazu kam uns wie es ablief, schildert er im folgenden Bericht:

Nach zwei Reisetagen im Auto über Eisenach, Warschau, Brest, und Minsk Ankunft in Moskau, ca. 2400 km. Mit acht Polizeikontrollen wegen Geschwindigkeitsübertretung (ist unmöglich wegen der Straßenzustände!), alle bezahlt mit Flachmännern, Inhalt Apfelkorn. Das Durchschnittsgehalt eines Polizisten: 400 Rubel pro Monat, Kaufkraft ungefähr 400 DM. Verrechnungswert: 400 Rubel = 9,00 DM! Anlaß der Reise war die Bekanntgabe und Präsentation des Joint Ventures der Firma Cameron Balloons Bristol mit Moskauweitern, die in Lizenz englische Produkte im Umfeld Moskaus produzieren. Nach neun Tagen geschäftlicher Gespräche kamen aus Bristol/England sechs werksfrische Heißluftballone in Moskau an. Weitere Ballone kamen aus Stuttgart (der mit dem Stern), aus Prag, Warschau und Padua. Auch aus Moskau waren drei Ballone dabei. Die immerhin 15 Ballone starteten an einem vernieselten Nachmittag im Zentrum Moskaus: Drei direkt auf dem Roten Platz in der Nähe des Leninmausoleums, der Rest auf dem Parkplatz nahe der Basilikus-Kathedrale, dem Landeplatz von Rust. (Übrigens: Die Kanaldeckel dort sind wirklich verschweißt - der Bruder von Rust soll fanatischer U-Bootfahrer sein.) Die Fahrt führte somit direkt über Moskau. We-



**Glasnost und Perestroika haben's möglich gemacht!...**

gen der umlaufenden schwachen Winde war das Feld weit auseinandergezogen, so daß eine große Fläche der Stadt "abgedeckt" wurde. Die Fahrtauern lagen zwischen 45 Minuten und 1:20 Stunden, die Landungen waren sicher und lagen im Grüngürtel der Moskwa. Die Bevölkerung hat das Spektakel positiv aufgenommen, die Sicherheitskräfte waren ahnungslos, die Lufaufsicht unbedarft ob der gestellten Aufgabe, einen Flugplan zu genehmigen. Die Freigabe kam etwa eine Stunde vor dem vorgesehenen Starttermin per Telefon, die schriftliche Genehmigung wurde von einem höheren Militäroffizier zu uns gebracht. Alles in allem - es war erfreulich zu erleben, wie diese Aktion aufgenom-

men wurde. Ein Ballon, dessen Heizer ich war, wurde gefesselt aufgelassen, als Plattform für eine Videokamera.

Derzeit wird ein Heißluftballon in Form des orthodoxen Kreuzes in Moskau gebaut, als Teilnehmer eines Filmes, der in Cannes vorgezeigt wird. Präsentiert wird der Ballon ab 22. Februar in Venedig und Florenz anlässlich des Faschings, der dieses Jahr unter dem Motto „Rußland“ steht. Pilot: T.K. Drehorte für den Film sind Rom, Moskau, St. Petersburg und die Krim-Halbinsel - jeweils mit einem Ballonstart, wenn das Wetter mitmacht!

Thorsten Koch



**...Roter Platz - International Airport.**

### **Lieber Herr Och,**

*am letzten Samstag hatte ich ja einmal - im wahrsten Sinne des Wortes - die Gelegenheit, in die Segelflugwerkstatt 'hineinzuriechen'. Nun bin ich zwar zum Schnüffler geworden, aber das macht nichts.*

*Es brachte mir Spaß, mal etwas zu packen zu können, nachdem ich im Herbst Nutznießer der Fliegerei war. Drei schöne Starts mit meinem Bruder in der D-3929 habe ich in schöner Erinnerung. Freue mich schon auf die nächste Saison!*

*Den Wunschzettel an der Werkstattwand trug ich auf dem Heimflug in 21.000 ft Höhe dem Weihnachtsmann vor. Er ging in Erfüllung. Die belliegende kleine, batteriegetriebene UKW-'Quäke' soll die Werkstattarbeit etwas kurzweiliger gestalten,*

*Bernhard Großkettler*



## Alle Jahre wieder...

Wie vergangenes Jahr ließen wir auch heuer wieder den Nikolaus per Helikopter einfliegen. Dankenswerterweise hat sich Herr Dr. Illing mit seiner Hughes 500 D-HILV zur Verfügung gestellt. Unser Nikolaus (Horst Dahms) stieg frohgemut in den Hubschrauber und mit wackligen Knien in Großostheim auf dem Vorfeld aus. Er beteuerte jedoch mehrmals, daß ihm nicht schlecht geworden sei. Besonderer Dank auch an Maria Bach, die trotz böser Erkältung mit half Geschenktüten zu packen und Stifte und Malvorlagen zur Verfügung stellte.



## Wir machen Funk...

**Aufzeichnung eines Wechselgespräches zwischen Kansas Tower, einem Privatflugzeug und dem Airliner mit der Flugnummer TWA 707:**

**Private a/c:** „*Kansas City Tower, you might inform the TWA aircraft about take off from the north end that the object near my position that looks like a rock is really a turtle on the runway.*“

**TWA 707:** „*Tower, we heard the transmission. Understand one turtle crossing the runway?*“

**Tower:** „*Based on available pilot reports turtle's course is oriented southeast heading toward gate five.*“

**TWA 707:** „*Tower, can you give us info on turtle's speed and estimated time of runway clearance?*“

**Tower:** „*Computer calculations indicate turtle's speed around 200 feet per hour - may less in this quartering wind. If present course and speed will maintained, runway should be clear in eight minutes.*“

**TWA 707:** „*Unable to wait that long. Will employ evasive action on take-off roll.*“

**Tower:** „*Roger, TWA cleared for take-off. Caution, wake turbulences behind departing turtle.*“

in der Zeit vom 23.05.1992 bis zum 14.06.1992 stattfinden.

Wegen der begrenzten Anzahl von Übernachtungsmöglichkeiten und Stellplätzen für Segelflugzeuge auch auf dem dortigen Flugplatz bitten wir alle Interessenten, sich frühzeitig (bis Ende Januar) zu melden.

Kontakt: Roland Fromm  
Tel. 06104/61888 (nach 20:00 Uhr)

Eine Informationsveranstaltung über Lienz mit angeschlossenen Diavortrag findet hierzu am Freitag, 24.1.1992, im Clubheim statt.

## Segelfluglager 1992 Orte / Termine

Das Segelfluglager 1992 auf unserem Flugplatz findet vom 11.04.1992 bis zum 25.04.1992 statt.

Direkt im Anschluß daran (26.04.) fahren wir wieder nach Italien und verbringen ca. 2 Wochen - bei entsprechendem Interesse mehr - auf dem uns nun schon gut bekannten Platz von Aosta. Jochen Och, der die dortigen Verhältnisse bestens kennt, wird die Betreuung dieser Gruppe wieder übernehmen. Da wir uns sehr frühzeitig anmelden müssen, erbitten wir Zusagen bis Ende Januar 1992. Kontakt: Jochen Och, Tel.: 06073 / 80138.

Wie schon in früheren Jahren werden wir 1992 auch wieder einmal ein Alpensegelfluglager bei unseren Fliegerfreunden in Lienz/Österreich, durchführen. Dies wird



Die Lienzer Dolomiten aus der Perspektive eines Segelfliegers.

Foto: Roland Fromm