

# Rund um Charlie

Nachrichtenblatt des Flugsportclub Aschaffenburg - Großostheim e.V.



Unser Foto zeigt eine Antonov 2, den größten Doppeldecker der Welt. Dieses Flugzeug wird auch auf dem Großostheimer Flugplatzfest (21.-23. Juni) zu sehen sein und Rundflüge durchführen.

## 70.000 Ausbildungsflüge - über 200 Pilotenscheine

Wilfried Müllers amüsanter Beitrag „Alles olle Kamellen?“ in der RuC-Ausgabe 1994 deutete bereits den Umbruch an, der sich Anfang der 60er Jahre nicht nur im Flugsportclub Aschaffenburg, sondern in vielen anderen Flugsportvereinen zu vollziehen begann. Im Nachbarverein, dem FSC Miltenberg, der damals vor der Gebietsreform noch nach seinem Gründungsort Trennfurt benannt war, lief die gleiche Entwicklung ab: „Alte“ Flieger erneuerten ihre Motorfluglizenzen an auswärtigen Schulen,

neue wollten nicht warten und erwarben den Luftfahrerschein ebenfalls auswärts.

Der Drang, eine Motorflugausbildung in den eigenen Reihen zu installieren, wurde immer stärker. Daß dies zu manchen Unruhen und Konflikten in den Vereinen führte, die nach 1950 als reine Segelflugclubs gegründet worden waren, ist kein Geheimnis.

Die erste behördliche Ausbildungsgenehmigung, auf deren Basis in Großostheim/Ringheim Motorflieger ausgebildet wurden, war datiert auf den

21.8.1962. Ausbildungsleiter dieser bunten, von Wilfried Müller in der letzten Ausgabe der „Rund um Charlie“ trefflich geschilderten, Veranstaltung war Helmut Kraus, seines Zeichens Berufspilot in Diensten der PWA Stockstadt. Da er selbst nicht regelmäßig zur Verfügung stehen konnte, halfen fremde Fluglehrer aus. Leidenschaft dieser Anfängertruppe war die Piper J3C D-EFPE.

Auch in Mainbullau gab's Interessenten; aber das im Jahr 1960 angeschaffte Motorflug-

zeug, eine Jodel D120, war schon zu Bruch gegangen und hätte überdies für die Anfängeraus- bildung nicht getaugt. In der damaligen Zeit bestand häufig enge Anlehnung zwischen Nachbarvereinen, so auch zwischen Aschaffenburg und seinem Nachbarn im Süden - sehr zum Vorteil der Sache. Als Hubert Eilbacher im Frühjahr 1963 seine Fluglehrerlizenz wieder erneuert hatte, stieg er sofort beim FSC Aschaffenburg auf der Basis der bestehenden Genehmigung in die Ausbildung ein.



Gruppentherapie 1968: Wieder ein erster Soloflug mit Ritualen. Das Opfer wird von Richard Vad und Heinz Walther bedient. Peter Gentil lauert als nächster.

Den anfänglich drei Flugschülern liefen weitere zu, so daß das Jahr mit sieben Prüfungen erfolgreich abschloß. Das Jahr 1964 brachte dem FSCA wieder fünf neue Piloten.

Es lag auf der Hand, dies gemeinsam weiterzuführen, und so berieten die beiden Vereinsgremien und erstellten Vertragsentwürfe, die nie unterschrieben, aber im gegenseitigen Vertrauen erfüllt wurden. Am 1.4.1965 firmierte zum erstenmal eine „Ausbildungsgemeinschaft Aschaffenburg-Trennfurt“ mit dem Antrag auf Erteilung einer Ausbildungserlaubnis. Mit Datum vom 24.6.1965 erteilte die Regierung von Unterfranken den behördlichen Segen.

So primitiv wie die praktische Ausbildung - an anderer Stelle geschildert - waren damals auch die Grundlagen für den Theorieunterricht. Brüttings kleines „Handbuch für Motorflieger“ und der berühmte-rüchtigte „Bodlee“ standen zur Verfügung; im Vergleich mit dem heutigen Angebot für Lehrer und Schüler ein Nichts. Die Flugschüler mußten schreiben wie Weltmeister...

Die damaligen Ausbildungsrichtlinien forderten eine praktische Ausbildung von 40 Flugstunden, die sich jedoch bei Teilnahme an einem geschlossenen Lehrgang mit einer Höchstlaufzeit von sechs Monaten um zehn Flugstunden verringerte. Dieser Verlockung vermochte keiner zu widerstehen, und so liefen die ersten Unternehmungen der beiden Vereine in dieser Form ab. Als eine Piper-Flugstunde weniger als 50 DM kostete und die Fluglehrer überhaupt keine Entschädigung erhielten, konnte man somit in der Größenordnung von 2000 DM seinen Schein erwerben.

Der Andrang war beängstigend groß. Da die beteiligten Berufspiloten nicht regelmäßig zur Verfügung stehen konnten, hatte Hubert Eilbacher bis zu 18 Flugschüler in Theorie und Praxis in einer Sommersaison allein zu bewältigen. Unter den heutigen Bedingungen behördlicher Aufsicht wäre diese Anfangsphase nicht vorstellbar. Geflogen wurde an beiden Flugplätzen, Großostheim und Mainbullau. Da aber beide an den Wochentagen keine Flugleiter stellen konnten, lag ein hoher Prozentsatz der Aus-

bildungsflüge am Rande der Legalität. Man kann es jetzt erzählen, es ist jetzt verjährt, aber man muß es auch erzählen, weil es ein interessanter Aspekt ist im Blick auf die heutige Diskussion „Fliegen ohne Flugleiter“ und das dazugehörige Kampfgeschrei auf beiden Seiten - und die „aufdringlichen“ Hinweise, wie ideal dies in den USA geregelt sei.

Die Unternehmung „Ausbildungsgemeinschaft“ wurde von den Luftfahrtbehörden über alle Maßen gelobt und

den zahlreich aus dem Boden schießenden „Kleckerschulen“ (Zitat!) als Vorbild hingestellt. Daneben führte der erste Anlauf der 60er Jahre nicht nur zu einer völligen Umstrukturierung der beiden Vereine, in denen junge Kräfte in die „Führungsebene“ aufrückten, sondern aus der Dynamik des so entstehenden „Fliegernestes“ am bayerischen Untermain flossen von Wilfried Müller und Hubert Eilbacher lange wirkende Impulse in die Dachverbände Deutscher Aeroclub (DAeC) bzw. Luftsportverband Bayern (LVB), wo beide als Motorflugreferenten tätig wurden.

Die Ausstattung der beiden gemeinsam benutzten Pipers, der D-EFPE aus Großostheim und der D-EDIT aus Mainbullau mit Funkgeräten, löste einen wahren Boom an Funksprechlehrgängen aus, denen sich auch Flieger aus Seligenstadt, Babenhausen und Obernau anschlossen: 1967/68 mit 34 Teilnehmern, 1968/69 mit 38 Teilnehmern. Ein Lehrgang für das Rechnen mit dem Aviat verzeichnete 27 Motorflieger.

Alljährlich zu Beginn der Saison lud die Ausbildungsgemeinschaft zu Weiterbildungstreffen ein, 1969 mit 80 Teilnehmern, 1970 mit 115 (!) Motor- und Segelfliegern. Diese „Obernburger Abende“, von denen auswärtige Referenten sagten, selbst in Großstädten noch nie so viele Flieger zu diesem Zweck versammelt gesehen zu haben, waren durchaus keine „Zuhör“-Veranstaltungen, sondern mit Aktivitäten unterbaut.

Der FSC Aschaffenburg-Großostheim e.V.  
trauert um sein Mitglied

**Gerhard Steinbeck**

Wir haben einen Freund verloren, der dem Flugsportclub und der Fliegerei sehr verbunden war.

Flugsportclub Aschaffenburg-Großostheim e.V.

So sagte die Einladung zum 12.3.1970, man wolle mit dem Referenten Ambach von der Bundesanstalt für Flugsicherung „über die Probleme der Sportflieger an der Südostecke des Nahverkehrsreiches Frankfurt“ diskutieren. Ergebnis waren die in der Bundesrepublik Deutschland erstmals angewandten „Betriebsabsprachen“ zwischen Flugsicherungsdiensten und den Segelfliegern bestimmter Plätze an der Peripherie Frankfurts. Heute ist dies an vielen deutschen Flughäfen zu einer Dauereinrichtung geworden, und im alljährlich stattfindenden „Frankfurter Gespräch“ treffen sich die Vertreter aller Flugsportarten rings um Frankfurt zum offenen Dialog mit der Deutschen Flugsicherung.

Ein anderes Feld, auf das von der Ausbildungsgemeinschaft Aschaffenburg-Miltenberg starke Einflußnahme ausging, betraf die theoretischen Prüfungen zum Erwerb der PPL-A-Lizenz. Bereits 1969 nahm die Regierung von Unterfranken die ersten Prüfungen nach dem Multiple-Choice-Verfahren ab. Das Luftamt Nordbayern, das ab 1.6.1971 in Funktion trat, setzte die Arbeit verstärkt fort, die Aufgabensammlung zu erweitern; die vorhandene Zusage, einen Fragenkatalog zu veröffentlichen, wurde aber nicht eingehalten. Es entwickelte sich ein langjähriges Fingerhaken: Die Flugschulen führten einen blühenden Tauschhandel mit von Prüflingen überlieferten Theoriefragen, man schickte „Stoßtrupps“ den Prüfungsgruppen voraus, trickreiche Erwidern folgten. Die ständige Steigerung der Anfor-



Die D-EFPE mußte wirklich viel erdulden. Der Kopfstand blieb jedoch ohne größere Folgen. Im Gegensatz zu heute waren, wie man gut sehen kann, die Flugzeuge jedoch auch auf der Unterseite gut geputzt.

derungen führte wegen der Grenzlage der AG zu Hessen und Baden-Württemberg allmählich zu unerträglichen Differenzen. Es gelang Wilfried Müller, damals Vorsitzender der Motorflugkommission des DAeC, eine Initiative zu einem „Bundeseinheitlichen Fragenkatalog“ zu starten, und so saßen denn Hubert Eilbacher und Blasius Huber, der als Theorielehrer bei der AG fungierte, monatelang an Samstagen mit der Kommission zur Ausarbeitung eines Kataloges zusammen, der später von den Luftfahrtbehörden überarbeitet und veröffentlicht wurde.

Die Weiterbildungsmaßnahmen, die Hubert Eilbacher als Motorflugreferent des LVB gestartet hatte, strahlten auch in

den eigenen Reihen aus: 22 CVFR-Lizenzen wurden allein im Jahr 1980 von den Piloten beider Vereine erworben.

Die erhöhte berufliche Inanspruchnahme, vor der Hubert Eilbacher ab 1970 stand, war glücklicherweise vom Hinzutreten der beiden Fluglehrer Erich Schlagmüller und Rudi Schäfer aufgefangen worden. Noch zehn Jahre lief das gemeinsame Unternehmen reibungslos mit guten Ergebnissen - und dies vor allem ohne jeden Personenschaden während der Ausbildung. Zwei Versuche, den Flugsicherheitspreis des Bundesverkehrsministers mit einer Dotierung von 5000 DM an Land zu ziehen, scheiterten daran, daß die Betriebszahlen des Aero

Clubs Nürnberg, des damals größten Fliegerclubs der Bundesrepublik, höher lagen.

Als schließlich zum Jahresende 1980 zehn Lehrer in Theorie und Praxis, sieben Flugzeugwarte und elf Ausbildungsflugzeuge im Einsatz waren, als allein in den beiden vorangegangenen Jahren 4080 Schulflüge, 690 Ausbildungsflugstunden, 340 Unterrichtsstunden an zwei Orten und 39 Prüfungen absolviert waren, als zum Ende des Jahres schon wieder 24 Neuanmeldungen zu Buche standen, reifte die Erkenntnis, daß die ehrenamtliche Führung einer gemeinsamen Flugschule auf ehrenamtlicher Basis nicht mehr zu bewältigen war. In Obernbürg, wo die ersten Jah-

**SPESSART AIR SERVICE**

**SP AIR**  
GmbH

## **Ihr kompetenter Partner in der Business Aviation**

Wartung, Instandsetzung von Luftfahrzeugen D, N und CH zugelassen  
Ersatzteile für die Luftfahrt

**TKS - Enteisungsanlagen**  
zugelassen für Luftfahrzeuge bis 5,7 to

Flugplatz Aschaffenburg · Tel. 0 60 26-60 66 · FAX 0 60 26-32 22 · D-63762 Großostheim

re gemeinsamer Arbeit abgelaufen waren, wurde in einem abendlichen Gespräch die Auflösung der Ausbildungsgemeinschaft Aschaffenburg-Miltenberg beschlossen. In der gleichen guten Atmosphäre, in der es begonnen hatte, ging das gemeinsame Unternehmen zu Ende. Geblieben sind viele persönliche Freundschaften.

## Die Fluglehrer

Am 24.6.1965 erteilte die Regierung von Unterfranken der Ausbildungsgemeinschaft Aschaffenburg-Trennfurt die erste Ausbildungserlaubnis mit dem Ausbildungsleiter Helmut Kraus, den Fluglehrern Hubert Eilbacher, Hans Müller-Nalbach, Rolf Rohls und Rolf Thomas. Die Berufspiloten unter den Lehrern konnten leider nur sporadisch anwesend sein.

Nach Abschluß seiner dreijährigen „Bewährungszeit“ übernahm Hubert Eilbacher die Ausbildungsleitung. Im Sommer 1967 stieß Flugkapitän Erich Reichart, der mit Hubert Eilbacher denselben Fluglehrerlehrgang absolviert und aus beruflichen Gründen im Frankfurter Raum Wohnung genommen hatte, zur AG und brachte fühlbare Entlastung. Das kam besonders in den Jahren 68-72 zum Tragen, als Hubert Eilbacher nach dem

plötzlichen Tod des dortigen Ausbildungsleiters die Leitung der Flugschule Michelstadt übernehmen mußte, um der jungen Mannschaft die Weiterarbeit zu ermöglichen.

Gerade rechtzeitig brachte das Jahr 1969 den ersten Fluglehrerzuwachs aus den eigenen Reihen: Rudolf Schäfer und Erich Schlagmüller, Absolventen des ersten Kurses der AG (1965), hatten nach dem Besuch des Fluglehrer-Lehrgangs je drei Schüler unter Aufsicht auszubilden. Im Frühjahr 1970 erhielten beide ihre Lehrberechtigung.

Im Juli 1974 kam Flugkapitän Horst Gebhard, der heutige Ausbildungsleiter beim FSC Aschaffenburg-Großostheim, als Verstärkung, ab 1976 arbeiteten Leo Sauer, damals hauptberuflicher Beauftragter für Luftaufsicht in Mainbullau, als Fluglehrer und Blasius Huber als Theorielehrer mit. Tief betroffen standen die Flieger beider Clubs im Oktober 1978 am Grab Rudolf Schäfers, der bei der Überprüfung eines Piloten tödlich verunglückt war. Ein herber Verlust für die Vereine und die Flugschule!

Kurz zuvor war mit Jörg Parow ein weiterer „Profi“ in die Reihen der Fluglehrer getreten, im Sommer 1979 folgte mit Klaus Wolf der nächste. Er fungiert heute als Ausbildungsleiter beim FSC Miltenberg.

Insgesamt war zu spüren, daß die Mitarbeit der „zugewanderten“ Berufspiloten, die zum Teil bei ihrer beruflichen Tätigkeit schon große Ausbildungserfahrung gesammelt hatten, den Ausbildungsbetrieb der AG ungemein bereicherten. Auch die zwischenmenschlichen Beziehungen gediehen gut - viele lange währende Freundschaften in beiden Clubs zeugen davon -, weil sie trotz ihrer Tätigkeit im Cockpit großer Airliner (sich) nie abhoben vom Leben und Treiben auf der grünen Wiese ihrer beiden Clubs.

Mit Gerhard Justin (1970) und Konrad Vogel (1980) wuchsen der AG gegen Ende nochmals zwei „Neue“ aus den eigenen Reihen zu.

In der Mitte der 70er Jahre lösten sich die Bande gemeinsamer Ausbildung allmählich. Die Bedingungen der neuen Ausbildungsrichtlinien des Jahres 1976 taten ein übriges: Sie erschwerten die Durchführung von Kompaktlehrgängen mit Flugstundenminderung. Über das gesamte Jahr verteilt kamen die Flugschüler, und so legten sie auch ihre Prüfungen ab. Die Fluglehrer beider Vereine wandten sich mehr und mehr ihren „eigenen“ Flugschülern zu. Oft trafen die Flugschüler nur noch zur theoretischen oder praktischen Prüfung zusammen.



Irgendwie bemitleidenswert sieht das Flugzeug schon aus: Die Beine abgeknickt, die Latte verbogen und ziemlich viel Graß im Mund...

## IMPRESSUM

**Rund um Charlie**  
Nachrichtenblatt des  
Flugsportclub Aschaffenburg -  
Großostheim e.V.

**Herausgeber:**  
Flugsportclub Aschaffenburg-  
Großostheim e.V.

**Redaktion:**  
Bernhard Wißler  
Fabrikstraße 7  
63762 Großostheim  
Telefon: 06026/1770  
FAX: 06026/4846  
E-Mail: CIS 100304,3614

Michael Amtmann  
Schurzstraße 18  
63743 Aschaffenburg  
Telefon & FAX: 06021/960685

**Druck und Anzeigen-  
abrechnung:**

Druckerei und Verlag  
Herbert Reichert  
Ostring 9a  
63762 Großostheim  
Telefon: 06026/6041  
FAX: 06026/3777

**Konzeption und Gestaltung:**  
Bernhard Wißler

**Auflage:**  
6000 Exemplare

**Anzeigenpreise:**  
0,50 DM per mm  
Spaltenbreite 4,2mm  
Aufpreis für 4-Farb-Druck: 50%

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

Aufsätze geben nicht die Meinung des FSC Aschaffenburg-Großostheim e.V. wieder.

Für nicht erschienene Beiträge kann keine Haftung übernommen werden.

Beiträge jeder Art bitten wir an die obige Redaktionsanschrift zu senden. Von Seiten der Redaktion besteht keine Verpflichtung, Beiträge abzdrukken oder zurückzusenden.

## Die Flugzeuge

Die praktische Ausbildung begann - an heutigen Standards gemessen - unter primitiven Umständen. Zwei Piper J3C aus amerikanischer Kriegsproduktion (daher die gebräuchliche Bezeichnung L4), die Großostheimer D-EFPE mit 90 PS und die Mainbullauer D-EDIT mit 65 PS, Spornradflugzeuge ohne Bordnetz, ohne Funkgeräte,

Zweitzer hintereinander, Schüler hinten in einem relativ komfortablen „Clubsessel“, Fluglehrer vorne auf einem schmalen Sitzchen, das nie und nimmer ausreichte für des Lehrers hintere Partien, an deren Umhüllung der Schüler beim Betätigen von Seitenruder und Bremse sich die Schuhe blank reiben durfte.

Das Gefährlichste an diesen Fluggeräten waren weder Start noch Landung, geschweige denn der Flug, sondern das Anlassen des Motors im Team Lehrer/Schüler - beide Pipers hatten keine Anlasser und mußten „angerissen“ werden! Nicht immer war ein kundiger Pilot zur Stelle, und außerdem mußte ja auch der Schüler lernen, „wie das geht“...

Ein weiteres uriges Merkmal dieses Flugzeugtyps war die Kraftstoffanzeige des Rumpftanks: Eine mehr oder weniger sichtbare Fahrradspeiche, die, von einem Korkschwimmer getragen, dem Piloten von ungefähr das Ende seiner fliegerischen Unternehmungen anzukündigen vermochte. Die Speiche steckte im Tankdeckel, war auch schon mal verbogen und hing fest - aber alles ging gut!

Recht aufregende Erlebnisse bescherten beide Pipers, die nur mit Flüssigkeitskompassen ausgestattet waren, bei einigen Allein-Überlandflügen ihren „Kapitänen“. Es gab eine Serie von Sicherheitslandungen wegen Orientierungsverlust - trotz gründlicher Einweisungs- und vorangegangener Übungsflüge, einmal sogar zwei am selben Tag - aber alle ohne jeglichen Schaden. Gründliches Nachforschen und Analysieren der einzelnen Situationen brachte die Klärung: Das Verfranken geschah stets beim Heimflug von Karlsruhe in Richtung Großostheim oder Mainbullau. Ursache war die Nichtbeachtung des Kompaßdrehfehlers bei Kursverbesserungen in nördlichen Richtungen. Unsicherheit und Orientierungsverlust waren die Folge. Die baden-württembergischen Luftfahrtbehörden teilten der AG eine Sonder-Telefonnummer zu, wo die Erlaubnis für den Wiederstart nach einer Außenlandung eingeholt werden konnte, um

auch am Wochenende die „Hühner“ bergen zu können. Benno Kuhn (Mainbullau) und Hubert Eilbacher mußten's tun.

Später gab es für Fortgeschrittene aber auch besseres Gerät: Im Aschaffenburg Club eine Piper PA 18, mit 150 PS eine „Rakete“, von der man heute noch schwärmt. Sie hatte alles, was den beiden anderen fehlte: Bordnetz, Funk, Anlasser, Schüler vorne, Lehrer hinten, aber ohne Schuhputzangebot, da der Rumpf breiter war. Daneben hatten beide Clubs je einen Viersitzer: Ab 1964 flog in Großostheim eine Jodel DR 1050 D-EARL, uralter französischer Adel, ihres Kennzeichens wegen auch „Graf von Ringheim“ genannt, und ab 1966 in Mainbullau eine Job 15-150 aus österreichischem Haus, die D-EFNI. Beide waren ungemein wendige Tiefdecker, aufgrund ihrer geringen Zuladung keine echten Viersitzer, ohne Gepäckraum, aber fliegerisch anspruchsvolle Spornradflugzeuge. Sie wurden überwiegend für Flughafenflüge und Überlandeinweisungen eingesetzt.

Im Jahr 1966 kam, was Wilfried Müller in seinem Beitrag die „Staatskarosse“ nannte, die Piper PA 28-180 Cherokee D-EAFK nach Großostheim. Das war nun endlich ein Typ der Nachkriegsgeneration, ausgestattet mit allem, was damals Stand der Technik auf Clubebene war.

In den Folgejahren gesellte sich dazu in Mainbullau die Cessna C 172 D-ECGE, in Großostheim der Bolkow Junior D-EGOC, den das Siegerpaar Wilfried Müller/Erich Schlagmüller als Preis vom Deutschlandflug 1969 nach Hause gebracht hatte.

Im Frühjahr 1970 wurden in Großostheim gleich zwei Cessna C 172 in Dienst gestellt, die C 172 D-EGHN und D-EDCX. Kurz darauf wurde die gute alte D-EFPE durch die Cessna 150 D-ECAN ersetzt.

Der Herbst 1971 brachte auch dem Club Miltenberg die erste moderne Maschine für die Grundausbildung, eine Cessna F 150 D-EGOJ, die im weiteren Verlauf bis 1993 27000 Landungen und 5700 Flugstunden ohne Schaden überstand. Als 1976 in Main-

bullau die viersitzige Cessna gegen eine neue F 172 D-EDVC ausgetauscht wurde, stellte sich der Flugzeugpark der AG fast als Cessna-Stall dar. Im Gegenzug waren bis dahin alle Spornrad-Pipers, Jodels und Jobs auf „friedlichem Wege“ verschwunden, und die praktische Ausbildung stand auf recht soliden Füßen. Beispiel: Kein Flugschüler durfte einen Überlandflug antreten, wenn er nicht die Grundzüge der VOR-Navigation beherrschte. Das war lange vor Inkrafttreten neuer Richtlinien, welche die Funknavigation in der Ausbildung endgültig verbindlich machten.

Als der FSCA die Pipers PA 28-180 D-EALC, PA 38 D-ELGY, PA 28-140 D-EALO und D-ENST sowie PA 28-161 D-ENGG anschaffte, während im FSCM eine Cessna F 172 D-EIYP erworben wurde, als Ende 1980 in Aschaffenburg eine weitere PA 38 D-ELGE in's Haus kam, hatte sich endgültig im einen Club ein „Piper-Stall“, im anderen ein „Cessna-

Stall“ formiert. Mit der kurz darauf folgenden Auflösung der AG hatte das nichts zu tun, es zeigt aber, daß beide Clubs in den Jahren der Gemeinsamkeit nichts von ihrer Eigenständigkeit verloren hatten. Die Auflösung erfolgte auch deshalb so unkompliziert, weil keine gemeinsamen Anschaffungen getätigt worden waren.

In guter Erinnerung verbleibt die gemeinsame Nutzung der vorhandenen Flugzeuge durch alle Flugschüler beider Vereine. Es gab keine Unterschiede und es gab nie Ärger durch Schäden. Im Gegenteil - Erich Schlagmüller bedauerte bei der Bruchlandung eines Mainbullauers mit der D-EDIT in Großostheim: „Mensch, warum haste nicht die EFPE hingeschmissen, die ist fällig zur Motorgrundüberholung...“.

## Großartige sportliche Erfolge

Aus dem Motorfliegen, das am bayerischen Untermain entstanden war, wuch-



Ein symbolträchtiges Bild aus dem Jahr 1970: Zwei, die eine Aufgabe ernsthaft anpacken, eine gelungene Sache aber auch unbändig feiern konnten: Erich Schlagmüller und Wolfgang Hemmelrath

sen schon zu Beginn die ersten sportlichen Regungen, die teils von reinen, teils von gemischten Teams beider Vereine bestritten wurden. Nach dem Sieg des „gemischten Doppels“ Ernst Kropp/Hubert Eilbacher im Südwestdeutschen Rundflug 1966 und weiteren vorderen Plätzen mehrerer Mannschaften in Meisterschaften und Rallyes kam im Jahr 1969 der große Wurf, als Wilfried Müller mit „Co“ Erich Schlagmüller vom Deutschlandflug nicht mit dem Flugzeug zurückkamen, mit dem sie zum Wettbewerb gestartet waren: Als stolze Sieger des Deutschlandfluges brachten sie dem Aschaffener Verein den ersten Preis, einen Bölkow BO 208 Junior mit. Es folgten Jahre, in denen die vorderen Plätze von Meisterschaften und Wettbewerben stets von hiesigen Mannschaften belegt wurden, die auch 1978 bei der Rallye-WM in England den Hauptteil des bundesdeutschen Kontingents stellten. In den 80er Jahren wurde diese Position noch weiter ausgebaut und gefestigt: Durch zwei Jahrzehnte diktieren Aschaffener Flieger, fast ausnahmslos Früchte der Ausbildungsgemeinschaft Aschaffenburg-Miltenberg, das Geschehen am bundesdeutschen Rallyehimmel. (Leider gab's bei späteren Deutschlandflügen kein Flugzeug mehr als Preis für den Verein der Siegermannschaft - die Aschaffener hätten sich sonst den Kauf von drei weiteren Flugzeugen sparen können!)

### Gebräuche - übliche und üble

Aus dem Zwang, in der Formation eines angemeldeten und genehmigten Lehrgangs bleiben zu müssen, entwickelte sich unter den Teilnehmern bald ein Gruppenbewußtsein mit allen einschlägigen Erscheinungen: Man half den Nachzögler, bildete Fahrgemeinschaften, „büffelte“ gemeinsam über den Theoriebüchern, viele Freundschaften entstanden...

Einzelne Gruppen prägten einen ganz eigenen Charakter aus. So traten die Mainbullauer aus der Ausbildungsgruppe '69 als die „Adriano-Brüder“ auf.

Niemand wußte, wie es zu dieser Bezeichnung kam.

Die Gruppe XX (der Jahrgang ist der Redaktion bekannt, wird aber aus einsichtigen Gründen geheimgehalten) verewigte sich mit dem Namen „PPP-Club“, auf einem Kupferteller eingraviert heute noch zu lesen. Entschlüsselung: Pilo-

ten, Pistolen, P... Das erste Stichwort bedarf keiner Erläuterung, das zweite entstand, weil - außer einem beruflich lizenzierten Waffenträger - sich eine Ansammlung von Waffennarren zusammengefunden hatte, die ständig miteinander einschlägige Geschäfte machten. Meistens

während des Unterrichts. Das dritte P blieb hängen, weil bei jedem Unterrichtsabend, bei dem Filmvorführgeräte im Einsatz waren, selbige nachher noch für mitgebrachte Streifen hinter verschlossenen Türen und Fenstern weiterbenutzt wurden ... Wie sich doch die Zeiten ändern!

Ganz persönlich für Sie:

# Ihr Hochzeitstisch bei Spilger!

So praktisch, so individuell, so liebevoll:  
Der Spilger-Service für alle Brautpaare.



Mit dem extra für Sie arrangierten Hochzeitstisch bei Spilger gehen Ihre Wünsche in Erfüllung - und Ihren Freunden und Verwandten machen Sie das Schenken leicht.

Unsere Fachberater denken sich zusammen mit Ihnen gerne etwas Schönes aus und halten eine ideenreiche Überraschung für Sie bereit.

Wann dürfen wir Sie begrüßen?

An der B 469 Schnellstraßen-Abfahrt Obernburg-Nord



Öffnungszeiten:  
Mo.-Fr. 9.00 - 18.30  
Sa. Donnerstag:  
9.00 - 20.30  
Samstag: 8.45 - 14.00  
La. Samstag:  
Okt. - März 8.45 - 18.00  
April - Sept. 8.45 - 16.00

*ganz groß im Einrichten!*

# Spilger

Wohn-Center  
Spilger  
Einrichtungshaus  
63777 Obernburg  
bei Aschaffenburg  
Tel.: 0 60 22 / 50 40

Daß bei den ersten Alleinflügen die notwendige „Gesäßpflege zur Förderung fliegerischen Gefühls“ betrieben wurde, daß bei einer Aschaffener Blondine, die - gut geformt - stets in gut sitzender Keilhose zum Fliegen kam, wochenlang vor ihrem Alleinflug mit Blicken Maß genommen wurde, so daß ihr vierjähriger Sprößling voller böser Vorahnung mit der gesamten Mannschaft seiner Mutter im Clinch lag: „Die Mutti wird nicht gehauen ...“ - das alles gehörte zu den üblichen Gebräuchen.

Zu den üblen Gebräuchen zählten die Streifzüge durch Spessart- und Odenwaldkneipen nach den Unterrichtsabenden der 60er Jahre, die bereits mit Hermann Rössners Umtrunk an der Theke des Obernburger Unterrichtslokals begannen. Einmal endete ein solcher Streifzug in einer Gaststätte eines Spessartdorfes, wo der Truppe eine gerten-schlanke Wirtin mit damals gerade in Mode gekommenem Minirock entgegentrat. Das Selbstläufer-Thema war da! Einer, Architekt von Beruf, zog

eine mathematische Formel aus der Tasche, die mit „umgekehrt proportional“ und anderen Mathematikerspäßen eine Beziehung herstellte zwischen Oberschenkelumfang am Rocksäum und dessen zulässigem Abstand vom Knie. Die Wirtin lieferte eigenhändig die Meßutensilien. Sie wurde gemeinschaftlich vermessen.

Weil alles familiär verziehen und verkehrsrechtlich verjährt ist, dürfen die Archive geöffnet werden. In diesen Kisten schlummern bei vielen noch die Erinnerungen an die Tage der theoretischen Prüfung (damals noch) in Würzburg. Als es noch keine „Multiple-Choice“-Prüfungsverfahren gab, hatte der Fliegerische Sachverständige Erich Trog bei 15 bis 20 Teilnehmern eines Prüfungstermins erhebliche Arbeit mit deren umfangreichen Textergüssen zu fliegerischen, technischen, navigatorischen und luftrechtlichen Themen. Nach einer kurzen Café-Visite in Würzburg gab es regelmäßig bei der Heimfahrt in der Raststätte Rohrbrunn - wo sich die Wege der Aschaffener



Zuschauer gab es immer, wenn Prüfungstag war.

und der Miltenberger trennten - eine ausgedehnte Abendveranstaltung. Beim unvermeidlichen Dauerthema „Prüfungsantworten des Einzelnen“ entdeckte einer, daß er eine ganze Seite Prüfungsfragen überblättert hatte, ein anderer, daß er sein Lehrbuch - auf den Toilettenzwischenwänden deponiert - vergessen hatte. Er wurde zur sofortigen Umkehr verdonnert. Die lange Wartezeit bis zur Bekanntgabe der Ergebnisse mußte jeder mit einer Einschätzung seiner Erfolgsquote füllen, jede Abwei-

chung vom wirklichen Ergebnis in Prozentpunkten nach oben oder unten verfiel der Ahndung durch die Gruppe. Es gab Gruppen, die jahrelange Vorräte an Trinkbarem „auf Konto“ hielten - so viel war an Differenzen zwischen „Dichtung und Wahrheit“ zustandegeworden.

Weil viele solche Gelegenheiten überdies noch mit den üblen Trinkmethoden des „Käpt'n Böff“ zelebriert wurden, gab es ungemein lustige Erlebnisse. Verjährt...  
Hubert Eilbacher



„Weißt Du, das ist doch ganz einfach. Man müßte...“  
Erich Reichart und Hubert Eilbacher brüten auf der noch warmen Cowling der D-OJ wieder etwas aus.

## Chronik des Flugplatzes und des FSC

45 Jahre alt ist der FSC Aschaffenburg am 23.12.95 geworden. 22 Jahre alt wurde der alte Flugplatz in Ringheim und 20 Jahre alt wird gerade der neue Flugplatz. In diesen Jahren ist so viel geschehen, hat sich so viel grundlegend verändert, daß der Wunsch entstand, alles in einer Chronik zusammenzustellen.

Daraus ist nun ein Projekt geworden. Zunächst werden aber einmal die möglichen Inhalte zusammengestellt. Die Kapitel könnten etwa so lauten: - Vorgeschichte der Fliegerei in Aschaffenburg - Flugplatz Ringheim 1936 bis 1945 bzw. 1953 - Flugplatz Ringheim 1953 bis 1976 - Der neue Flugplatz - Vereinsgründung und Geschichte - Die Flugzeuge des Flugsportclubs - Ausbildung im Verein - Leistungen bei Wettbewerben und Meisterschaften - Flugtage und andere Veranstaltungen ... und manches Kapitel, das in einer solchen Chronik nicht fehlen sollte.

Alle Mitglieder sind gebeten, sich über mögliche Beiträge Gedanken zu machen - sei es durch Fotos, Anekdoten, Hinweise auf besondere Ereignisse und weitere Anregungen! Das Projekt wird einiges kosten - um es zu finanzieren, muß der Verkauf einer gewissen Stückzahl gesichert sein. Jedes Vereinsmitglied sollte ein Exemplar erhalten und damit seinen Beitrag zu diesem Projekt leisten. Deshalb sei es hier zur Diskussion gestellt! Meinungen werden an K.G.Maletschek oder M.Amtmann erbeten!

# Segelflugjahresbericht 1995 / Neue LS4 im FSCA!

## Zusammenfassung

Die Saison war von Beginn an durch sehr schlechtes Wetter gekennzeichnet; so waren die Monate März, April und Juni durch das hohe Regenaufkommen nicht oder nur sehr stark eingeschränkt nutzbar. Die Monate Mai und Juli, die in der Regel die guten Wetterlagen für den Segelflug liefern, waren auch nur bedingt brauchbar. Die einzige Ausnahme war der Monat August, der dann endlich die gewünschten Wetterlagen bescherte, mit dem Nachteil eines späten Thermikbeginnes mit viel Blauthermik während des Tagesverlaufes.

Trotzdem kann für den Segelflug im FSC Aschaffenburg festgehalten werden, daß die Saison'95 von den erbrachten Flugleistungen und dem Stundenaufkommen erfolgreich war und sich sehen lassen kann. Die Saison war unfallfrei - ein ganz wichtiger Punkt.

Durch den eifrigen Einsatz unserer Fluglehrer und das reichhaltige Angebot an Fluglagern konnte der Abwärtstrend von 1994 gebrochen werden. Einzige Ausnahme stellt der Motorsegelflug dar, bei dem sich die Piloten vom schlechten Wetter stärker verschrecken ließen.

An dieser Stelle nochmals ausdrücklich ein Dankeschön an die Fluglehrer des FSC für ihren Einsatz in der Saison '95. Die sportliche Komponente im Segelflug hat wieder zugenommen. An der DMSt/BMSt haben 9 Mitglieder des FSC Aschaffenburg teilgenommen. Der Segelflug im FSC ist ein wichtiger Faktor, der die Reputation des Vereins fördert und Zeuge ist für ein kooperatives Miteinander von Motorflug und Segelflug.

## Fluglager und Veranstaltungen

14.1. bis 18.2.  
Streckenflugseminar von und mit K.-H. Becker, Jürgen Vad und Manfred Beckmann.

17.3. bis 02.4.  
Fluglager in Sisteron / Seeal-

pen unter der Leitung von Jochen Och (5 Teilnehmer).

15.7. bis 30.7.  
Fluglager in Samedan unter der Leitung von Jochen Och und Charly Maletschek. Einweisung in den Alpenflug für Motorsegler und Segelflieger (6 Teilnehmer).

06.8. bis 25.8.  
Fluglager (Sommerlager) in Aschaffenburg (EDFC) unter Leitung von Jochen Och (5 bis 8 Teilnehmer).

26.8. bis 09.9.  
Fluglager in Hirzenhain (Windenschulung) unter Leitung von Jochen Och (10 Teilnehmer).

15.3. bis 15.9.  
Deutsche Meisterschaft im Streckenflug DMSt mit 9 Teilnehmern.

4.10. bis 15.10  
LVB-Werkstattleiterlehrgang für GFK-Bauweise auf dem Flugplatz EDFC unter Leitung von Jochen Och.

## Jugendarbeit im FSCA

Auf Basis eines Weiterbildungsprogrammes von Karl-Hans Becker wurde der Versuch gestartet, durch systematische Aufgabenstellung dem Nachwuchs die elementaren Voraussetzungen auf dem Wege zum Leistungssegelflug mitzugeben. Vielen Dank an Karl-Hans für die gelungene Veranstaltung.

Bedingt durch die schlechten Wetterlagen und die damit verbundenen wenigen Möglichkeiten wurden die geplanten Ziele nicht erreicht; jedoch ist dies auch ein Prozeß der langfristig und kontinuierlich betrieben werden muß; d.h. weiter am Ball bleiben. Sofern uns das Wetter dies in der Saison 1996 ermöglicht, werden wir versuchen, in diesem Jahr noch weiter voranzukommen

Peter Mengel  
Segelflugrefent

## Neue LS4b - Ein großer Schritt nach vorn.

Endlich ist es soweit: Die Segelfluggruppe des Flugsportclubs hat Anfang März ein neues Segelflugzeug bekommen: Eine nagelneue LS4b des hessischen Herstellers „Schneider“.

Das neue Segelflugzeug wird dem Nachwuchspiloten die Möglichkeit eröffnen, seine in der Grundausbildung erworbenen Fähigkeiten auszubauen und, wenn es sein Wunsch ist, seinen Weg in den Leistungssegelflug zu finden.

So sind für die ersten Übungsflüge die Einfachheit bei Start und Landung und im Flug die Gutmütigkeit im Überziehverhalten hervorzuheben.

Die LS4b ist ein Segelflugzeug der Standardklasse mit T-Leitwerk. Sie verfügt über ein einziehbares und gefedertes Fahrwerk sowie Oberseitenbremsklappen. Ihrem Entwurf liegen die neuesten Erkenntnisse der Faserverbundbauweise (Benutzung von Glasfasern) zugrunde.

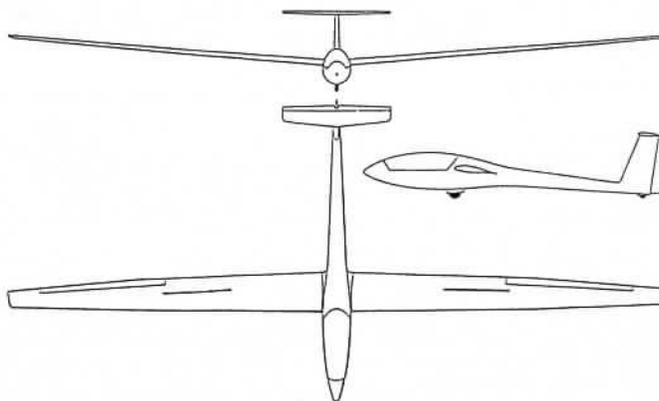
Die LS4b wurde sowohl für Trainings- als auch für Wettbewerbsflüge entworfen und vereint hohe Flugleistung mit ausgezeichneten Flugeigenschaften.

Für den Leistungsflugpiloten ist die LS4b ein Flugzeug, welches durch seine Gleit- und Steigleistungen (Thermikflug) an der Spitze des Wettbewerbsfluges angesiedelt ist.

Mit der LS4b zeigen wir als Verein, daß es uns einerseits mit der fliegerischen Weiterbildung unserer Nachwuchspiloten ernst ist und andererseits, daß wir den vor vier Jahre eingeschlagenen Weg der Modernisierung unseres Segelflugparkes konsequent weiterverfolgen. Wir hoffen, daß wir mit diesem Fluggerät viele schöne und erfolgreiche Flüge absolvieren werden.

## Technische Daten der LS4b:

- |                         |  |
|-------------------------|--|
| • Spannweite:           | 15 Meter   |
| • Länge:                | 6,66 Meter   |
| • Höhe:                 | 1,43 Meter   |
| • max. Geschwindigkeit: | 280 Kilometer pro Stunde   |
| • min. Geschwindigkeit: | 68 Kilometer pro Stunde  |
| • Gleitzahl:            | 40, d.h. aus 1000 Metern Höhe kann man 40 Kilometer weit gleiten |
| • max. Abfluggewicht:   | 525 kg   |



# Bunte Kugeln am Himmel über Großostheim

Schon vor Sonnenaufgang herrschte am 1. Mai 1995 auf dem Flugplatz Aschaffenburg-Großostheim geschäftiges Treiben - das konnten nur die Ballöner sein! Mit Zischen und Fauchen wurde einem ihrer Luftfahrzeuge das Lebenselixier eingeblasen.

Langsam wuchsen die leuchtenden Kugeln. An sich nichts Besonderes, da hier öfters (aber noch nicht oft genug!) Heißluftballone aufsteigen. Aber diesmal war es ein außergewöhnlicher Riese: Mit 6000 Kubikmetern heißer Luft gefüllt stand er endlich 35 Meter hoch und mit einem Umfang von 75 Metern! Barbara und James Seyfert-Joiner haben den D-OUCH für ihr Luftfahrtunternehmen „Discover

Ballooning“ angeschafft, den größten Heißluftballon Hessens.

An diesem Morgen sollte er noch nicht Ballonneulungen der Ballontaufe näherbringen, sondern im Kreis von Freunden und Bekannten selbst getauft werden. Diese kamen von Nah und Fern; insgesamt waren 11 Ballone am Platz. Da es leider noch sehr neblig war, wurde zunächst nur „der Neue“ aufgebaut. Danach hieß es wieder einpacken, frühstücken gehen und hoffen, daß der Wettergott doch noch einen Massenstart zulassen würde.

Gegen 9 Uhr wurde nochmals zum Aufbau gerufen, wenigstens ein Gruppenfoto sollte geschossen werden. Neun Mannschaften machten sich

ans Werk, es herrschte wieder große Betriebsamkeit, nach und nach standen die Ballone. Jetzt wurde die Größe des D-OUCH erst so richtig einschätzbar! Und dann verschwand der Nebel! Da es für den Start schon recht spät war - Ballöner mögen ja bekanntlich die einsetzende Thermik überhaupt nicht -, entschlossen sich sieben Besatzungen nur zu einem kleinen Hüpfen.

Das war doch noch ein einmaliges Bild! Es wäre schön, wenn so etwas öfters stattfinden könnte. Sechs Heißluftballone sind zur Zeit am Großostheimer Flugplatz stationiert, leider starten sie viel öfter auswärts als am Flugplatz selbst, schade!  
Dorrie Van Cleef

Aus einem  
Physik-Lehrbuch:

Der Heißluftballon D-OUCH steht mit einer Leermasse von 720 kg und 9 Personen zu je 75 kg im Korb am Start. Seine Hülle hat ein Volumen von 6000 Kubikmetern. Die Luftdichte beträgt an diesem Tag 1,29 Kilogramm pro Kubikmeter, die Lufttemperatur 15° C. Auf welche mittlere (!) Temperatur muß die Luft in der Hülle geheizt werden, um den Ballon in der Schwebelage zu halten? (Lösung: ca. 78° C)  
Anonymus

## Wußten Sie schon?

- daß wir Autofahrer beim Tanken etwa 0,1 Promille des Benzinbedarfs verschlabbern? Das ist weit mehr als die Menge, die alle Flugzeuge mit Kolbenmotoren zusammen verbrauchen!!! (Eine Hochrechnung - siehe Aerokurier 1/96 - zeigte übrigens, daß auch der Gesamtbenzinverbrauch von Motorrasenmähern den der Kolbenmotorflugzeuge weit übertrifft!)
- daß Ford bereits zwei Jahre nach Modelleinführung den Stapellauf des millionsten Wagens vom Typ Mondeo feiern konnte? Im letzten Jahr wurden weltweit nichteinmal tausend einmotorige Flugzeuge gefertigt!
- daß von der Firma Gommelzsch schon über 2000 Einheiten ihrer Zusatzschalldämpfer geliefert wurden (der FSC Aschaffenburg-Großostheim ist wohl einer der besten Kunden!). Damit müßte schon etwa ein Drittel aller einmotorigen Flugzeuge auf erhöhten Schallschutz umgestellt sein!



Ein außergewöhnlicher Riese: Mit 6000 Kubikmetern heißer Luft gefüllt wird der Ballon 35 Meter hoch sein und einen Umfang von 75 Metern erreichen!

## Schaafheimer Zeitung

Unabhängige Zeitung für Schaafheim, mit Ortsteilen Schlierbach, Radheim und Mosbach

Rathausgasse 2 - 64850 Schaafheim  
Tel.+ Fax (06073) 88952

Öffnungszeiten:

Mo.+ Di. 10.00 - 12.00 u. 17.00 - 19.00 Uhr  
Fr. 09.00 - 11.00 Uhr



DRUCKEREI UND VERLAG  
Herbert Reichert

Ostring 9a - 63762 Großostheim-Ringheim  
Tel. (06026) 6041 - Fax (06026) 3777

# Veranstaltungen und Termine

## Vereinstermine

- 16.-19.5. ASK-14-Treffen in Aschaffenburg (Jochen Och)
- 22./23.6. Großostheimer Flugplatzfest
- 30.8. oder 6.9. Kinderfest
- 14.9. Rallye "Rund um Charlie"
- 26.10. Oktoberfest
- 7.12. Forellenessen

Weitere Termine (Fluglager, Schnupperkurs für Segelfluginteressenten usw.) werden in geeigneter Weise bekanntgegeben.

## Rallies

- 4.5. Allgäuflug, Leutkirch
- 15.-19.5. Deutsche Motorflugmeisterschaft, Neustadt/Glewe
- 18.5. Vereinsrallye in Babenhausen (umliegende Vereine sind eingeladen)
- 1.6. Hessensternflug
- 6.-8.6. Flugrallye Deutsche Weinstraße, Bad Dürkheim
- 15.6. Rund um Egelsbach
- 15.6. Rallye zwischen den Meeren
- 29.6. Südwestdeutscher Rundflug
- 23.-26.8. Ostseerallye Lübeck
- 31.8. Berlinrundflug
- 14.-19.8. Hubschrauber-Weltmeisterschaft in Salem, Oregon USA  
mit am Start unser Vereinsmitglied Volker Betzler! Wir hoffen auf einen Bericht in der nächsten RuC!

## Luftfahrtveranstaltungen

- 13.-20.4. Sun and Fun, Lakeland/Florida (neben Oshkosh größtes Fliegertreffen der Welt)
- 4./5.5. Shuttleworth Air Spectacular, Old Warden (Originalflugzeuge 1909 bis 1945)
- 5./6.5. Spitfire - 60. Geburtstag, Duxford, England, mit großer Flugschau
- 13.-19.5. ILA 96, Berlin Schönefeld (Publikumstage 16.-19.5.)
- 24.-26.5. Grand Meeting Aerien, La Ferte Alais (Größte Veranstaltung mit historischen Flugzeugen auf dem europäischen Kontinent)
- 29./30.6. OUV-Treffen, Speyer (Jahrestreffen deutscher Flugzeug-Selbstbauer)
- 5.-7.7. PFA International Air Rally and Exhibition, Cranfield, England (Jahrestreffen der englischen Flugzeug-Selbstbauer, größtes Fliegertreffen außerhalb der USA; keine Flugvorführungen)
- 7.7. Summer Air Show Shuttleworth, Old Warden, England ("Von Bleriot bis Spitfire")
- 13./14.7. Flying Legends Air Show, Duxford, England (Bestorganisierte und anspruchvollste Flugschau mit Warbirds)

(Informationen zu den Veranstaltungen im Ausland gibt Erich Reichart!)



Bei uns können Sie landen!

## Restaurant Am Flugplatz

Babenhäuser Straße 70  
63762 Großostheim  
Tel.: 06026 / 6264

geöffnet von 11<sup>00</sup> bis 23<sup>00</sup>, Montag Ruhetag



Bei uns können Sie landen!

# NEU: Info-Line

Kennen Sie schon die neue „Info-Line“ des Flugsportclubs? Unter der Telefonnummer 06026 / 3741 informiert ein Anrufbeantworter z.B. über Veranstaltungstermine, Betriebszeiten und andere besondere Ereignisse am Flugplatz! Die Info-Line erfordert keine neue Amtsleitung; bekanntlich steht im Flugvorbereitungsraum ein Telefon, von dem aus nur AIS, Wetterdienst und andere für die Flugvorbereitung nötige Telefonnummern sowie der Rettungsdienst angewählt werden können. Dieser Telefonanschluß wird nun für den neuen Service genutzt.

# Hubi-WM

Vom 14. bis 19. August 1996 findet in Salem, Oregon/USA die 9. Hubschrauber-Weltmeisterschaft statt. Die Aufgaben für Hubschrauber-Wettbewerbe sind insbesondere von der Rettungsfliegerei inspiriert. Gefragt ist perfekte Beherrschung des Geräts bei Kleinstnavigationsflügen und Übungen im Schwebeflug dicht über dem Boden. So sind „Versorgungsgüter“ in eine kleine „Dachluke“ abzusetzen, mit Wasser gefüllte Eimer am Haken auf einem kleinen Tisch abzustellen, ein Slalom in exakt vorgegebener Höhe zu absolvieren und diverse Flugübungen im Schwebeflug zu zeigen.

Warum das an dieser Stelle interessant ist? Volker Betzler, Mitglied des FSC Aschaffenburg-Großostheim, startet in der Mannschaft des Deutschen Aeroclub! Vielleicht können wir ihm bald beim Training mit seinem Jet Ranger auf unserem Flugplatz zuschauen.

Wir drücken sämtliche Daumen für eine gute Platzierung (und hoffen natürlich auf einen interessanten Bericht in der nächsten RuC!)

# Hinweise zur Charterregelung des FSC

Vorkommnisse im letzten Jahr lassen es notwendig erscheinen, wieder einmal an die Regelung für das Chartern von Motorflugzeugen des Vereins zu erinnern:

Bei Charterung von Clubflugzeugen wird mindestens eine Flugzeit von 30% der Charterzeit oder von 2 Stunden pro Tag (wobei der kleinere Wert maßgebend ist) berechnet, wenn die Charterung nicht rechtzeitig annulliert wird (spätestens 2 Stunden vor Reservierungsbeginn).

Diese Regelung kann immer noch als sehr großzügig betrachtet werden. Deshalb die

Bitte an alle Motor- und Motorseglerflieger: Seid fair beim Reservieren von Flugzeugen! Seid flexibel, wenn es einmal um einen Tausch geht - zwei Personen können bei einem Tagesausflug durchaus mal von MB oder KR auf AV oder GM umsteigen, um das stärkere Flugzeug für ein mehrtägiges Flugvorhaben über größere Strecken mit mehr Insassen freizugeben. Blockiert nicht durch Buchung für einen halbstündigen Rundflug wochenlang vorher ein Flugzeug! Weitere "Anstandsregeln" kann sich wohl jeder selbst ausdenken! ma

# Endlich mal wieder: Großostheimer Flugplatzfest am 22./23.Juni!

Arbeit macht Spaß, und wir alle können ja viel Spaß vertragen! Deshalb hat der Vorstand zusammen mit dem Ausschuß beschlossen, endlich mal wieder ein richtig großes Flugplatzfest zu veranstalten.

Es soll kein Tag der offenen Tür und kein Flugtag werden, sondern ein richtiges Fest, bei dem wir den Besuchern alle Sparten des Luftsports und einiges aus der Allgemeinen Luftfahrt vorstellen wollen. Dazu wird ein großzügiger Zuschauerbereich abgesteckt, an verschiedenen Stellen werden Inseln mit Angeboten für das leibliche Wohl eingerichtet, und Samstag nachmittags sowie Sonntag vormittags wird es Live-Musik geben.

Alle unsere viersitzigen Flugzeuge werden im Einsatz sein, um möglichst vielen Besuchern die Gelegenheit zum Rundflug zu verschaffen, dazu wird es eine Ausstellung von normalen und besonderen Flugzeugen (insbesondere

von Oldtimern) geben. Ohne festes Programm wird immer wieder mal etwas aus allen Bereichen des Luftsports vorgeführt: Oldies, Eigenbau-Flugzeuge, Segelkunstflug, UL-Flugzeuge, Hubschrauber, Gleitschirme, Fallschirmspringer, Modellflugzeuge usw. Vielleicht steht auch der größte Doppeldecker der Welt, die AN 2, für Rundflüge zur Verfügung! In einer großen Tombola mit wertvollen Preisen kann jeder sein Glück versuchen, weitere Attraktionen für Jung und Alt sind geplant.

Ein solches Fest erfordert natürlich die Mitwirkung aller, insbesondere durch aktive Mitarbeit bei Planung und Durchführung, aber auch durch Beschaffung attraktiver Preise für die Tombola, Spenden z.B. für das Kuchenbuffet oder auch Bereitstellung eines Flugzeugs für Rundflüge.

Alle Beteiligten werden wie bei früheren Festen und Flugtagen merken, das diese Gemeinschaftsleistung riesigen Spaß macht!

# wir dementieren...

- daß Mike Amtmann mindestens 73 Farbvariationen für die Lackierung seiner D-ENST zur Diskussion stellte und zuletzt noch diverse hochkarätige Künstler um Rat fragte.
- Gerüchte, nach denen sich Günther Hojer nach seiner Pensionierung eine gebrauchte Kontrollzone kaufen und damit selbstständig machen will, um endlich seine eigenen Ideen verwirklichen zu können.

# Zwei Dutzend Arbeitsplätze auf dem Flugplatz

Viele Besucher verirren sich nur am Wochenende auf den Flugplatz, und da ist fast immer etwas los. Aber auch unter der Woche herrscht reger Betrieb, und der ist verbunden mit einer inzwischen ganz stattlichen Zahl von Arbeitsplätzen.

Allein der Verein beschäftigt drei Mitarbeiter in Vollzeit und zwei in Teilzeit, die Towerbesatzung wird durch einen Angestellten des Staates vervollständigt.

Die Sorge um das leibliche Wohl der Clubmitglieder und Besucher schafft im Restaurant zwei Vollzeit- und mehrere Teilzeitarbeitsplätze.

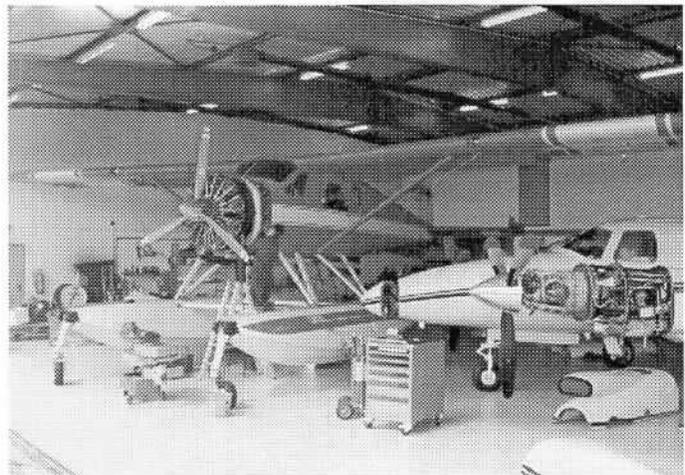
Um das Wohl der Flugzeuge von nah und fern kümmern sich neun Mitarbeiter bei der Flugzeugwerft Spessart Air,

und bei den drei Angestellten von m+s Avionik kann man die Flugzeugelektronik fit halten lassen.

Nicht zu übersehen sind die Ballone von „Discover Ballooning“, die ihren Kunden das Erlebnis einer Ballonfahrt vermitteln - und durch mindestens drei Arbeitsplätze versorgt werden.

Mehrere Flugzeuge verschiedener Firmen stehen bereit, Kunden an ihr Wunschziel zu bringen - gesteuert werden sie von Berufspiloten, die auf Abruf zur Verfügung stehen.

Bildet man die Summe, so kommt man auf etwa zwei Dutzend Arbeitsplätze, die auf dem Flugplatz Großostheim im Laufe der Zeit entstanden sind oder mit ihm in direktem Zusammenhang stehen!



In der auf dem Flugplatz ansässigen Flugzeugwerft werden große und kleine Reparaturen fachgerecht durchgeführt. Unser Foto zeigt ein Wasserflugzeug, dessen Motor gerade überholt wird.

# Nach Guernsey — mit einem kleinen Umweg über Barcelona

Ende Februar ist es soweit: Die AZF-Prüfung ist bestanden, die Beschränkung, nur im deutschsprachigen Raum fliegen zu dürfen, aufgehoben. Die Möglichkeit des grenzüberschreitenden Fliegens soll dann auch bald genutzt und das Gelernte angewandt werden. Mit meinem Freund und Arbeitskollegen Christian Kiel plane ich, Thomas Gehrman, Ende März einen Flug nach Guernsey. Christian, auch PPL-A-Inhaber, ist mit 50 Stunden ein „noch erfahrenerer“ Pilot als ich mit meinen 10 Stunden nach Scheinerhalt. Also werden VFR-Karten besorgt und die letzte Berichtigung in den Bottlang eingearbeitet. Die Flugplanung alleine ist schon ein Abenteuer für sich, ein auf den ersten Blick unüberschaubares Wirrwarr aus Flugbeschränkungs- und Gefahrengebieten überzieht den französischen Luftraum. Mit etwas Geduld läßt sich eine Route durch diese LF-R's und LF-D's planen. Dies soll mein erster flugplanpflichtiger Flug werden, und so beschließe ich, im AIS-Büro in Frankfurt persönlich diese Formalitäten zu erledigen. Das ist schon ein Erlebnis: Unzählige kleine Büros, besetzt von Agenten der abenteuerlichsten Fluggesellschaften, verbreiten exotische Düfte und eine orientalische Geräuschkulisse auf den langen, schmalen Gängen. Ein MET-Office sucht man vergeblich. Der Anruf in Offenbach kann unsere Fluglust nicht dämpfen: Ein Tief aus Nordwest soll einen VFR-Flug nur schwer möglich machen. Na, wir warten mal ab. Samstag morgen um sieben Uhr wird nochmals eine ausführliche Wetterberatung eingeholt: Das Tief zieht in Richtung Südosten, macht den Flug über unsere geplante Route unmöglich und hat gerade Aachen erreicht. „Und Richtung Süden an das Mittelmeer?“ Ja, die Sichten wären da um die acht Kilometer und das Tiefdrucksystem könnte umflogen werden. Allerdings müßten wir noch während des Vormittags

losfliegen. Na, das ist doch für uns kein Problem. Diesmal wird im AIS angerufen und der Flugplan geändert: Erst mal nach Straßburg. Am Samstag um 9.40 Uhr sind wir in der Luft. Die Sichten sind gerade ausreichend für Luftraum E, also acht Kilometer, und so erleichtern wir uns die Navigation, indem wir der Autobahn A5 Richtung Basel folgen. Querab Offenburg überqueren wir den Rhein und damit auch die deutsch-französische Grenze und fliegen die Landebahn 23 in Straßburg an. Hier hören wir auch das erstmal das uns durch Frankreich verfolgende „DELDA EGGO EGGO MAIGÄÄ BRAVOO“. Hat da jemand noch sein Baguette im Mund? Als wir uns beim Zoll melden, wissen die so gar nichts mit uns anzufangen und schicken uns zur Polizei. Die ist auch recht ratlos, und so lassen wir uns wieder vom Handling Service abholen. Dort versuchen wir, die vorgeschriebene (Customs-) PPR für Sabadell in Spanien telefonisch einzuholen. Ein hoffnungsloses Unternehmen. Also entschließen wir uns,

über Lyon erstmal nach Perpignan zu fliegen. So könnten wir den Abend schon am Mittelmeer verbringen. Und morgen tritt das Schengener Abkommen in Kraft- aus ist's mit PPR! Das Überfliegen der Vogesen ist aussichtslos, die Berge liegen in den Wolken. Das Rheintal führt uns nach Mulhouse, und wir folgen dem Canal du Rhone au Rhin bis nach Besancon. Dort herrschen Sichten von Pol zu Pol, und die Bewölkung ist „scattered“ in etwa 3000 ft. Wir steigen „on top“ und können jetzt das erste Mal den Flug in Ruhe bis nach Lyon genießen, wo wir tanken wollen. Bron Tower läßt uns quer über die riesengroße Stadt fliegen - in 1500 ft MSL. Der Platz liegt in 659 ft überm Meer, und so bleiben gerade mal 800 ft Höhe über Grund! Nach dem Abstellen rollt prompt der angeforderte Spritlaster auf uns zu. Ein freundlicher Herr vom Handling Service fährt uns später zu dem kleinen Bistro „Boutique d'aviation“, in dem wir ersteinmal ausgiebig frühstücken (um inzwischen 15 Uhr). Eine Stunde später sind wir schon wie-

der mit vollen Tanks in der Luft Richtung Perpignan. Marseille Information bestätigt unsere angeforderte Flugfläche 85 und wir steigen über den leichten Dunst. Und schon kommt Euphorie auf, die Fotokameras werden aus den Taschen gezerrt: Im Osten erkennen wir die schneebedeckten Alpen, und im Westen sind die mächtigen Pyrenäen gut zu sehen. Als wir die ausladende LF-R 55 B, westlich Orange gelegen, umflogen haben, entdeckt Christian eine VFR-Route in der Karte entlang der direkt an der R 55 B angrenzenden Orange Kontrollzone eingezeichnet, die den Weg erheblich verkürzt hätte. Zu spät.

Bei Montpellier erreichen wir das Mittelmeer und sind vor Freude ganz aus dem Häuschen. Bei Sete überfliegen wir die Lagune von Thau, worin sich die bedeutendste Austernzucht Europas befindet. Die Strukturen der Austernfarmen im Wasser sind gut zu erkennen. Etwa 20 nautische Meilen vor Perpignan sinken wir unter die Wolkenuntergrenze, und die Luft wird wuchtig turbulent.



Schnell werden in Aschaffenburg-Großostheim noch die letzten Koffer verstaut; wir haben alles geplant und wollen nun endlich unseren Trip starten.

Mit Wind aus 280 mit 14Knoten und Böen bis 30 Knoten werden wir von Perpignan Tower gefragt, ob wir die 1265 m lange Landebahn 31 der um über 1000 m längeren Bahn 33 vorziehen. Affirm, wir ziehen vor. Ein Telefonanruf nach Hause verwandelt unsere Freude über das warme Wetter (über 20 C am Abend) in Schadenfreude: in Ascheberch schneit's heftig. Am Abend erfreuten wir uns der ausgezeichneten französischen Küche und des Vin Rouge. Am nächsten Morgen machen wir das erstmal Bekanntschaft mit dem „MiniTel“. Da die Flugabfertigung sonntags nicht besetzt ist, versuchen wir uns in der Flugplanaufgabe an diesem Eingabegerät, ausgestattet mit einem Telefonhörer und einem Monitor samt Tastatur. Die Bedienungsanleitung und die Eingabefelder auf dem Monitor sind, ganz dem gallischen Selbstbewußtsein entsprechend, nur in französisch gehalten. Na, ein paar Brocken haben wir noch drauf, irgendwie klappt das schon. Nach einer Stunde ist das Problem gelöst und wir halten leicht genervt eine Flugplan-Quittung in der Hand. Gerade, als wir die Höllenmaschine verlassen wollen, tritt ein schweizer Herr mit der Bitte an uns heran, ihm bei der Flugplanaufgabe behilflich zu sein. Ja, das de

# Insektenschutz für Fenster und Türen nach Maß



Das raffiniert ausgeklügelte System für einen zuverlässigen Insektenschutz. Vom einfachen Spannrahmen über Dachrahmen bis hin zu ganzen Schiebeanlagen. Absolut umweltfreundlich aus zierlichem Aluminium-Profil und einem kaum sichtbaren Fiberglasgewebe. Einfach perfekt.

**NEHER<sup>®</sup>**  
SYSTEME

Radheimer Straße 24  
64850 Schaafheim-Mosbach  
Telefon (06073) 9115  
Telefax (06073) 88537



problem, dauert keine zehn Minuten. Bei wolkenlosem, angenehm warmem Wetter starten wir nach Sabadell. Statt am Mittelmeer entlang haben wir uns für die Route am 9555 ft hohen Berg Nuria vorbei entschieden. Nach Sabadell, unterhalb der Barcelona TMA und nördlich der Metropole gelegen, fliegen wir durch die für VFR-Verkehr vorgesehenen Korridore. Der Stadt Barcelona sollten so viele Tage wie nur möglich gewidmet werden. Besonders zu empfehlen ist ein Besuch des am nördlichen

Stadttrand gelegen Parks Güell des Künstlers und Architekten Antonio Gaudi sowie der ewigen Baustelle der unvergleichlichen Kathedrale Sagrada Familia desselben. Nicht zu empfehlen ist das Parken des Mietwagens im Parkverbot. Auslöse kostet umgerechnet 150 DM.

Nach zwei Tagen in Catalanien fliegen wir mit Flugplan (auch für Inlandsflüge Pflicht!) und VFR-Transpondercode 7000 Richtung Westen. Barcelona Information fragt uns nach dem gewünschten Flight Level

und, nach nur einem kurzen Blick in die Augen sind wir uns einig, fordern wir as high as possible: FL 115. Klar, alleine der Steigflug ist unökonomisch und der Gegenwind war dort oben auch etwas stärker, aber zuhause haben wir keine Chance auf solche Höhen. Übrigens: Hätte die Mike Bravo und die Luftdichte (Sauerstoffmangel!) mitgespielt, wäre in Espana und France VFR maximal Flugfläche 195 möglich! Ziel ist San Sebastian am Atlantik. Wer ein Faible für ungewöhnliche Anflüge hat, dem sei dieser Platz allerwärmstens empfohlen: Pflichtmeldepunkt Sierra in 1000 ft melden, mit Steuerkurs 334 die Küste überfliegen, über dem Atlantik im Uhrzeigersinn um den 2054 ft hohen Berg herum, dann als Queranflug das Hafenbecken ansteuern und im Funk immer wieder hören: Delta Mike Bravo, don't exceed the borderline! Die spanisch-französische Landesgrenze verläuft durch das Hafenbecken). Aus dem Queranflug drehen wir direkt auf die Bahn 22; der Endanflug ist kaum seinen Namen wert. Die 1754 m lange Landebahn liegt 16 ft über dem Meeresspiegel und gleicht einem Flugzeugträger. Sie ist vor den Schwellen und der Länge nach, südlich gänzlich und nördlich zur Hälfte von Wasser umgeben. Bevor ich auch nur erst die Taschen aus dem Flieger ziehe, genehmige ich mir an der Bar einen Carlos Primero. Das direkt am Flughafen



Auch mit so einem kleinen „Hausboot“ läßt sich sicherlich ein schöner Urlaub verbringen. Man könnte zum Beispiel...



Der Besitzer des Hotels in Reims ist ein begeisterter Schrauber und stolzer Besitzer einer flugfähigen englischen Spitfire, die man gerne besichtigen darf.

gelegene Fischerstädtchen Fuenterrabia ist sehr male-  
risch und, wie seine Bewohner,  
recht herb. In den Seitengas-  
sen der Altstadt finden wir her-  
vorragende Restaurants, in  
Kellergewölben untergebracht  
und vornehmlich von Einheimi-  
schen besucht. Apropos herb:  
Die Damen rauchen hier min-  
destens filterlose Gauloise,

besser noch diese gelben Gi-  
tanes Mais und trinken eine  
wesentlich stärkere Variante  
des nach Anis schmeckenden  
Pastis. Das Wetter hält uns  
hier einen zweiten Tag fest.  
Eine steife Brise weht vom  
Atlantik her übers Land, und  
die Wolkenuntergrenze be-  
ginnt schon im zweiten Stock  
unseres Hotels. Am Donners-

tag morgen brechen Christian  
und ich wieder auf, überfliegen  
kurz nach dem Start Biarritz  
und folgen etwa 60 NM den  
Stränden der Gascogne in  
2000 ft. Der Himmel ist wolken-  
los und die Luft klar. So über-  
queren wir die Mündung der  
Garonne, deren Farbe in der  
VFR Karte definitiv falsch ein-  
gezeichnet ist, nämlich hell-

blau statt dem der Wirklichkeit  
entsprechenden schlammigen  
Braun. Über La Rochelle ist  
der weltbekannte deutsche U-  
Boot-Bunker aus dem Zweiten  
Weltkrieg auszumachen. In  
Nantes legen wir eine Zwi-  
schenlandung zum Tanken  
ein, denn der weitere Verlauf  
unseres Trips soll uns, wie  
anfangs geplant, nach Guern-  
sey bringen. Ich weiß: Wie  
kann man nur mit fast vollen  
Tanks nach Guernsey fliegen,  
wo doch dort der Sprit zollfrei  
und wirklich günstig ist? Aber  
mon ami bestand beharrlich  
auf vollen Tanks, denn die  
Strecke führt immerhin 60  
Nautische Meilen über das  
Wasser. Zudem darf man die  
Kanalinseln nur von einem  
kontrollierten Flugplatz inner-  
halb der Republik Frankreich  
anfliegen, will man den Flug  
ohne Überlebensausrüstung  
oder Schwimmwesten durch-  
führen. Über Dinard/St. Malo  
verlassen wir das Festland in  
3500 ft Höhe. Und wieder ha-  
ben wir beide eine ungewohnte  
Situation zu meistern: Unter  
uns befindet sich aus-  
schließlich dunkelblaues Was-  
ser, über uns wolkenloser hell-  
blauer Himmel, und vor uns  
vermischen sich beide Farben  
fließend. Es ist kein Horizont  
mehr zu erkennen. Trotz bes-  
ter Wetterbedingungen muß  
ich mich zwingen, die sichere  
Fluglage mit Hilfe der Instru-  
mente beizubehalten. Dinard  
Approach weist uns den Fre-  
quenzwechsel nach Jersey  
Zone an, und von nun an sind  
Freigaben und Verkehrsinfor-  
mationen so klar zu verstehen,  
als wäre Englisch meine Mut-  
tersprache. Mit Radarvektoren  
werden ankommende Flug-  
zeuge in den Verkehrsfluß ein-  
gereiht und zu der Bestim-  
mungsinsel (über einen  
Flugplatz verfügen die Inseln  
Jersey, Guernsey und Alder-  
ney) hingeführt. Etwa zwei  
Meilen außerhalb Guernsey  
Küste und schon im langen  
Endanflug wird uns die Bahn  
27 von Guernsey Tower zur  
Landung freigegeben. Kaum  
haben wir den Motor abge-  
stellt, rollt schon ein Tankwa-  
gen heran, und der Fahrer  
fragt nach der gewünschten  
Menge des blaugefärbten Stof-  
fes. Aber randvoll bitteschön!  
Nachdem etwa 40 Liter durch  
den Schlauch fließen, sind bei-  
de Tanks gefüllt.



Aber randvoll bitteschön! Nachdem etwa 40 Liter durch den Schlauch sind, sind beide Tanks gefüllt. Der Tankwart muß während des Ausstellens der Rechnung merklich schmunzeln.



Der Besitzer des Hotels in Reims ist ein begeisterter Schrauber und stolzer Besitzer einer flugfähigen englischen Spitfire, die man gerne besichtigen darf.

gelegene Fischerstädtchen Fuenterrabia ist sehr male-  
risch und, wie seine Bewohner,  
recht herb. In den Seitengas-  
sen der Altstadt finden wir her-  
vorragende Restaurants, in  
Kellergewölben untergebracht  
und vornehmlich von Einheimi-  
schen besucht. Apropos herb:  
Die Damen rauchen hier min-  
destens filterlose Gauloise,

besser noch diese gelben Gi-  
tanes Mais und trinken eine  
wesentlich stärkere Variante  
des nach Anis schmeckenden  
Pastis. Das Wetter hält uns  
hier einen zweiten Tag fest.  
Eine steife Brise weht vom  
Atlantik her übers Land, und  
die Wolkenuntergrenze be-  
ginnt schon im zweiten Stock  
unseres Hotels. Am Donners-

tag morgen brechen Christian  
und ich wieder auf, überfliegen  
kurz nach dem Start Biarritz  
und folgen etwa 60 NM den  
Stränden der Gascogne in  
2000 ft. Der Himmel ist wolken-  
los und die Luft klar. So über-  
queren wir die Mündung der  
Garonne, deren Farbe in der  
VFR Karte definitiv falsch ein-  
gezeichnet ist, nämlich hell-

blau statt dem der Wirklichkeit  
entsprechenden schlammigen  
Braun. Über La Rochelle ist  
der weltbekannte deutsche U-  
Boot-Bunker aus dem Zweiten  
Weltkrieg auszumachen. In  
Nantes legen wir eine Zwi-  
schenlandung zum Tanken  
ein, denn der weitere Verlauf  
unseres Trips soll uns, wie  
anfangs geplant, nach Guern-  
sey bringen. Ich weiß: Wie  
kann man nur mit fast vollen  
Tanks nach Guernsey fliegen,  
wo doch dort der Sprit zollfrei  
und wirklich günstig ist? Aber  
mon ami bestand beharrlich  
auf vollen Tanks, denn die  
Strecke führt immerhin 60  
Nautische Meilen über das  
Wasser. Zudem darf man die  
Kanalseln nur von einem  
kontrollierten Flugplatz inner-  
halb der Republik Frankreich  
anfliegen, will man den Flug  
ohne Überlebensausrüstung  
oder Schwimmwesten durch-  
führen. Über Dinard/St. Malo  
verlassen wir das Festland in  
3500 ft Höhe. Und wieder ha-  
ben wir beide eine ungewohnte  
Situation zu meistern: Unter  
uns befindet sich ausschließ-  
lich dunkelblaues Was-  
ser, über uns wolkenloser hell-  
blauer Himmel, und vor uns  
vermischen sich beide Farben  
fließend. Es ist kein Horizont  
mehr zu erkennen. Trotz bes-  
ter Wetterbedingungen muß  
ich mich zwingen, die sichere  
Fluglage mit Hilfe der Instru-  
mente beizubehalten. Dinard  
Approach weist uns den Fre-  
quenzwechsel nach Jersey  
Zone an, und von nun an sind  
Freigaben und Verkehrsinfor-  
mationen so klar zu verstehen,  
als wäre Englisch meine Mut-  
tersprache. Mit Radarvektoren  
werden ankommende Flug-  
zeuge in den Verkehrsfluß ein-  
gereiht und zu der Bestim-  
mungsinsel (über einen  
Flugplatz verfügen die Inseln  
Jersey, Guernsey und Alder-  
ney) hingeführt. Etwa zwei  
Meilen außerhalb Guernsey  
Küste und schon im langen  
Endanflug wird uns die Bahn  
27 von Guernsey Tower zur  
Landung freigegeben. Kaum  
haben wir den Motor abge-  
stellt, rollt schon ein Tankwa-  
gen heran, und der Fahrer  
fragt nach der gewünschten  
Menge des blaugefärbten Stof-  
fes. Aber randvoll bitteschön!  
Nachdem etwa 40 Liter durch  
den Schlauch fließen, sind bei-  
de Tanks gefüllt.



Aber randvoll bitteschön! Nachdem etwa 40 Liter durch den Schlauch sind, sind beide Tanks gefüllt. Der Tankwart muß während des Ausstellens der Rechnung merklich schmunzeln.

Der Tankwart muß während des Ausstellens der Rechnung merklich schmunzeln. Beim Betreten des Terminals wiehert erst mal der Amtsschimmel der Zöllner (Formulare und Zollerklärungen ausfüllen). Am Informationsstand in der Halle werden Hotels in jeder gewünschten Preisklasse empfohlen, und auf Wunsch wird sogar telefonisch nachgefragt, ob noch Zimmer in dem ausgesuchten Haus frei sind. Wer Spaß an Erkundungen der Insel findet, sollte sich unbedingt gleich am Flugplatz einen Mietwagen nehmen: Ein Ford Fiesta mit Vollausstattung und Schnickschnack wird mit etwa 20 DM pro Tag berechnet, ohne Kilometerbegrenzung. Aber Vorsicht, wie überall im Königreich gilt auch hier: Linksverkehr! Das Klima ist, bedingt durch warme Strömungen im Atlantik, mediterran. Eine große Zahl von Sehenswürdigkeiten, angeführt von der Festung in St. Peter Port und dem ehemaligen Hospital, von der deutschen Besetzungsmacht unterirdisch in den Fels gehauen, machen Entdeckungstouren kurzweilig. Die Anekdote, die uns unser Hotelier abends in der Hotelbar erzählt, vermittelt einen kleinen Einblick in die durch zahlreiche Kriege zwischen England und Frankreich beeinflusste Mentalität der Insulaner: Im Zweiten Weltkrieg landete ein deutsches Jagdflugzeug, wahrscheinlich wegen Motorproblemen, auf dem Flugplatz auf Guernsey. Mit der Pistole in der Hand, wohl aus Angst und zur möglichen Selbstverteidigung, erklimm der Pilot den Tower. Die dort Bediensteten übergaben dem Verdutzten sofort und widerstandlos die Insel. Nur wenig später waren dort über 35.000 Besatzer untergebracht. Im MET-Office erhalten wir am folgenden Tag die ausführlichste und fundierteste persönliche Wetterberatung der ganzen Tour. So empfiehlt uns der Wetterfrosch, noch am selben Tag abzufliegen, weil das nahende Tief die Insel bald in für Sichtflieger ungeeignetes Wetter hüllen würde, und das für unbestimmte Zeit.

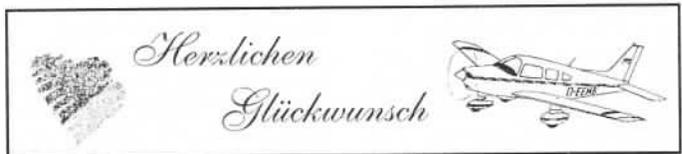
Da wieder ein kontrollierter Flugplatz mit Zoll angefliegen werden muß, entscheiden wir uns für das Erledigen der For-

malitäten in Rennes. Das Zollbüro ist jedoch ausschließlich von einem Putzmann besetzt, der etwas von EG murmelt, und so fliegen wir weiter Richtung Westen. In Auxerre wollen wir die Tanks wieder füllen und nochmal eine Wetterberatung einholen, weil die Wolkenuntergrenze inzwischen auf knappe 1000 Fuß gesunken ist. Die Bergzüge der Vogesen sind jetzt auch nicht mehr weit, und so suchen wir uns Routen nördlich und südlich um die Berge herum aus. Die Telefongespräche mit den MET-Büros in Offenbach, Saarbrücken, Stuttgart und Luxemburg veranlassen uns zum Übernachten in Auxerre. Na ja, es ist ja noch März, und da muß man mit schlechtem Wetter rechnen. Am kommenden Tag, dem Samstag, sollten geringe Wetterverbesserungen eintreten. Am Mittag treten wir dann auch den Heimflug wieder an. Jedoch zwingen uns zurückgehende Sichten, statt unserem geplanten Kurs einer Autobahn Richtung Norden zu folgen und in Reims Prunay zu landen. Direkt auf dem Fluggelände befindet sich ein kleines Hotel, das natürlich mit interessanten Bildern und Ausstellungsstücken aus der Luftfahrt dekoriert ist. Auf den Fernsehern in den Zimmern empfängt man auch die aktuellen Wettersatellitenbilder. Der Besitzer des Etablissements ist ein begeisterter Schrauber und stolzer Besitzer einer flugfähigen englischen Spitfire, die man gerne besichtigen darf. Am Sonntag morgen treten endlich Wetterverbesserungen ein. Der Himmel in Epernay ist zu etwa 5/8 bewölkt, und ein Anruf in Aschaffenburg läßt uns von wolkenlosem Himmel wissen. Nun aber hurtig Flugplan aufgeben und gen Heimat starten. Noch im Steigflug lassen wir die Mike Bravo über die Wolken steigen und steuern „on top“ Saarbrücken und Ramstein an. Übrigens, seit zehn Minuten vor Erreichen der Frankfurt FIR wird der Funkverkehr nur noch in deutscher Sprache durchgeführt. Das gewohnte „Deldaa Maigää Bravoo“ verfolgt mich bestimmt noch eine Woche lang. Günther Hojers Stimme im Funk löst dann auch die erste Vorfreude auf das Nachhausekommen aus. Innerhalb der

letzten neun Tage haben Christian und ich mit der D-EEMB in exakt 20 Flugstunden und 11 Legs eine Distanz von 1750 nautischen Meilen oder 3250 Km durch vier Länder zurückgelegt. Wir wurden alle beide mit uns unbekanntem fliegerischen Situationen konfrontiert, haben enorm viel Gelerntes anwenden und umsetzen können, natürlich auch viel dazugelernt und bestimmt den einen oder auch anderen Fehler gemacht. Die unglaublich schönen Bilder und Eindrücke werden wir nicht so schnell

(hoffentlich nie!) vergessen. Ach ja, nach dieser Tour habe ich jetzt genau 30 Flugstunden seit Erhalt meiner Lizenz in meinem persönlichem Logbuch stehen. Zum Schluß möchte ich besonders Bernhard Gohlke danken, der mir das Fliegen mit viel Geduld, Spucke und Knaster beigebracht hat. Daß ich mir einen solchen Trip zutraute und auch durchführen konnte, ist keine Selbstverständlichkeit, sondern auch sein Verdienst.

Thomas Gehrmann



Die Hochzeit des Jahres!

Am Anfang war der Flugplatz - schon für manches Paar! Irgendwann hat's dann auch Uli („Ulrike Meinberg“) und Andreas Stoll erwischt. Am 1. Juli 1995 haben sie geheiratet!

Wir wünschen den beiden alles Gute!

# Werkstattleiterlehrgang „Faserverbundbauweise“

Vom 23. Oktober bis 3. November 1995 wurde zum wiederholten Mal auf dem Flugplatz Großostheim ein Werkstattleiterlehrgang abgehalten. Hierzu waren Werkstattleiter eingeladen, die im Rahmen der Aus- und Weiterbildung im Fachgebiet zu unterweisen waren. Als Referent in Theorie und Praxis war wieder einmal unser erfahrener Spezialist Jochen Och tätig, der Verein stellte die (von den Gästen als vorbildlich beurteilten) Räume wie Werkstatt, Schulungsraum, Dusche ... zur Verfügung. Das Programm orientierte sich an den „Richtlinien für die Ausbildung und Prüfung des technischen Personals im Deutschen Aeroclub“ Die erworbene Berechtigung umfaßt die Instandhaltung von Segelflugzeugen und Motorseglern in GFK-Bauweise in der Schadensklasse zwei bis vier (gemäß LBA-Rundschreiben RS-01-10/84-1). Die acht Teilnehmer kamen aus allen Teilen Bayerns, aus Hessen und Berlin. In den zwei Wochen stand neben theoretischem Unterricht natürlich praktische Arbeit im Vordergrund. Zunächst wurden Übungsstücke angefertigt, um verschiedene Bauweisen kennenzulernen, die im Kunststoffflugzeugbau Verwendung finden. Die entstandenen Sandwichbauteile fielen anschließend zum Erschrecken der Beteiligten dem Hammer von Jochen Och zum Opfer - um zu zeigen, wie man sie wieder repariert! Auftragen von Oberflächenharz und Schleifen bis zur fertigen Oberfläche gehörte genauso zum Lerninhalt wie das Herstellen von Halterungen, wie sie z.B. zum Einbau von Sauerstoffanlagen in Segelflugzeuge benötigt werden. Besonders eindrucksvoll war ein Zerstörungsversuch an einem solchen Werkstück, bei dem sich unter Einsatz eines 1,5 m langen Stahlrohrs als Hebel lediglich die eingeharzte M6er-Schrauben verbogen, das eigentliche GFK-Bauteil aber den Belastungen standhielt. Solche Er-

fahrungen stärkten das Vertrauen einerseits in das Material, andererseits aber auch in die eigene Arbeit! In der zweiten Woche wurde dann „am lebenden Objekt“ gearbeitet. Jochen Och hatte Bruchteile einer ASW 19 und einer LS 6 besorgt, die fachmännisch repariert werden konnten. Auch die Aschaffenburg-ASK 21'en bekamen vom neu erworbenen Können etwas ab und haben nun einige Schadensstellen weniger. Auch ein kompletter GfK-Spornkuller für die ASK 21 wurde gebaut. Der Lehrgang wurde abgerundet durch einen Besuch beim Flugzeugbauer Rolladen-Schneider in Egelsbach. Den Abschluß bildete eine schriftliche Prüfung. Alle Teilnehmer waren erfolgreich, aber ganz besonderen Erfolg hatte Klaus Zimmermann aus Zellhausen: Er erwarb die Berechtigung, Reparaturen der Schadensklasse eins vorzunehmen! Er hatte schon viele Jahre unter Aufsicht berechtigter Personen umfangreiche GfK-Reparaturen durchgeführt. Während des Lehrgangs war ihm eine scheinbar kleine Reparatur aufgetragen worden (hierzu stehen immer „Brocken“ totalbeschädigter Flugzeuge zur Verfügung), die sich jedoch bald nach umfassender Befundung als Reparatur der Schadensklasse eins herausstellte. Er bewältigte sie mit Bravour! Zur Erläuterung: Arbeitsgemeinschaften „Verbundwerkstoffe“ haben im Einvernehmen mit einigen Segelflugzeug- und Motorseglerherstellern sowie dem Luftfahrt-Bundesamt Schäden an Faserverbund-Strukturen klassifiziert und hierbei Schadensbereiche und bestimmte Arten von Schäden vier Schadensklassen zugeordnet. Die Erweiterung der Werkstattdaten auf die Schadensklasse eins, wie auch die Verarbeitung von kohlefaserverstärkten (CFK) und aramidverstärkten (AFK) Kunststoffen, wird von allen Teilnehmern angestrebt. Dazu ist ein weiterer Lehrgang vorgeschrieben. Die Vorausset-

zungen hierfür werden in Kürze von der Technischen Kommission (TEKO) des DAeC geprüft, wonach eine Überarbeitung der DAeC-Ausbildungsrichtlinien notwendig sein wird. Der Hessische Luftsportbund zeigte sich interessiert an den Fortbildungsmaßnahmen und besonders an den Möglichkeiten, die

Schulungsraum und Werkstatt des Flugsportclubs Aschaffenburg-Großostheim bieten. Es fand daher ein weiterer Lehrgang in der Zeit vom 26. Februar bis 8. März 1996 am Flugplatz Großostheim statt. Die Lehrgangsleitung lag wieder in den bewährten Händen von Jochen Och als DAeC-Lehrbeauftragter.

## Kinderfest des FSCA mit Ballonwettbewerb

Auch im letzten Sommer fand das Kinderfest, das der FSC im Rahmen der Ferienspiele der Gemeinde Großostheim veranstaltete, wieder großen Zuspruch, obwohl das Wetter nicht so recht mitspielen wollte: Fallschirmspringer und Heißluftballons mußten wegen des starken Windes ausfallen.

Dafür starteten über 250 kleine Gasballons, um die angehängte Post der Kinderfestbesucher möglichst weit zu tragen. Und sie schafften diesmal Riesenstrecken: 275 km weit, bis nach Lengenwang im Ostallgäu, flog der Ballon von Lisa Zahn aus Großostheim - 18 km weiter wäre er genau im Hof von Schloß Neuschwanstein gelandet! Eben soweit (bis nach Oy-Mittelberg) kam der Ballon von Matthias Rest

aus Großostheim. Es gab also zwei Sieger!

Die weiteren Plätze:  
3. Mathias Kern, Erlenbach: 270 km  
4. Sven Denis Breunig, Ringheim: 244 km  
5. Marcel Höfling, Großostheim: 238 km  
6. Alexandra ?, Großostheim: 209 km  
7. Brigitte Bendias, Großostheim: 193 km  
8. Simon Brummer, Großostheim: 185 km  
9. Kathrin Höfling, Großostheim: 175 km  
10. Andreas Schuler, Großostheim: 174 km

Genau 40 Karten wurden nach der Landung gefunden und an den Flugsportclub zurückgeschickt. Fast alle erreichten, durch den Nordwestwind getragen, die Schwäbische Alb bei Göppingen, neun Stück überquerten auch noch die Donau.



Das Kinderfest ist mittlerweile ein fester Bestandteil im Aktivitätenkalender des FSC. Auch 1995 hatten die Kinder wieder einen „Mordsgaudi“.

# Ein neues Angebot: Filmverleih im FCSA

Unser Mitglied Karl-Hans Becker stellt eine Idee vor: Er möchte seine reichhaltige Sammlung von Videos zum Thema Luftfahrt allen Interessenten zugänglich machen und einen Videoverleih für Vereinsmitglieder aufbauen.

Wie das genau ablaufen soll, ist noch in Planung - die Leihgebühr soll jedenfalls gerade die Materialkosten decken. Um das Interesse zu testen, hier ein Überblick über seine Sammlung, die noch aus den Beständen anderer Mitglieder ergänzt wird:

## Unterhaltung und Dokumentation

- Die tollkühnen Männer in ihren fliegenden Kisten
- Oshkosh '87. Die größte Airshow der Welt
- Mit der Ford Tri Motor durch Amerika
- Das Wunder des Fliegens. Alter Ufa-Film mit Ernst Udet
- Der Griff nach dem Himmel, 7 Filme, je ca. 45 Minuten: Leichter als Luft - Faszination Fliegen - Pioniere - Luftverkehr - Das Flugzeug als Waffe - Rekorde - Immer schneller
- Werner Meuser, vom Clubflieger zum Weltmeisterschaftsteilnehmer, incl. Bericht von der Segelflug-WM in Australien
- Hals- und Beinbruch. Film vom Segelflug
- Running on empty. Segelflug Hitachi Cup in Nevada
- Mit Hans Werner Grosse in Australien. Auf Rekordjagd in Australien
- Die Erben Lilienthals, 12 Filme, je ca. 45 Minuten:
  - Fliegen ohne Motor
  - ABC des Segelfliegens
  - Hohe Schule des Segelfliegens
  - Vom Hangwind zur langen Welle
  - Motorsegler
  - Leichtflugzeuge
  - Fest der Oldtimer
  - Fliegen um des Fliegens willen
  - Ungewöhnliche Flugzeuge
  - Als Luftverkehr noch Abenteuer war
  - Logenplatz am Himmel (Ballonfahren)
  - Die große Zeit der Luftschiffe
- Akrobaten am Himmel. Motorkunstflug mit Walter Extra
- Die Ju-Air. Bericht über eine Schweizer Gesellschaft, die drei Ju 52 betreibt
- Die Bückers. Film über die Bucker-Flugzeuge
- Luftfahrtgeschichte: Messerschmitt - Heinkel - Dornier - Bölkow
- Tollkühne Flieger. Spielfilm mit Robert Redford über Luftzirkus im Amerika der 20er Jahre
- Der Stoff aus dem die Helden sind. Amerikanisches Epos auf die Testpiloten und ersten Astronauten
- Flug in Gefahr. Spielfilm mit Hans Lothar: Ein ehemaliger Jagdflieger muß eine DC 4, deren Piloten ausgefallen sind, landen
- Quax, der Bruchpilot. Spielfilm mit Heinz Rühmann
- Quax in Afrika. Spielfilm mit Heinz Rühmann
- Zwei Himmelhunde auf dem Weg zur Hölle. Spielfilm mit Bud Spencer und Terence Hill
- Die Möve Jonathan. Film nach dem berühmten Buch von Richard Bach
- Vagabunden der Lüfte. Spielfilm von Walt Disney: Ein kleiner Junge und sein Großvater machen einen alten Doppeldecker wieder flott

... und viele weitere Filme!

## Flugsicherheit

- Rettung aus schlechtem Wetter.  
Teil 1: Räumliche Disorientierung aus der Sicht des Piloten, Instrumentenflug als Notverfahren, Beschaffung aktueller Wetterinformationen im Flug  
Teil 2: Hilfe durch Peiler, VOR, ADF, Transponder und Radarhilfe
- Flugsicherheitsfilme des LBA
  - a) Langsamflug - Kurvenflug (15 Min.)
  - b) Start/Landung. Richtiges Verhalten, Problemfälle
  - c) Die Platzrunde. Refresher nach längerer Flugpause, Störfälle (20 Min.)
  - d) Seitenruder dagegen, Knüppel normal. Situationen, die zum Trudeln führen können (16 Min.)
  - e) Sehen und gesehen werden. Sicherer Sichtflug (23 Min.)
  - f) Wetter und Pilot. (21 Min.)
  - g) Für Segelflieger: Auf geht's. Windenstart und Flugzeugschlepp (16 Min.)
  - h) Die Landung. Seitenwind, Landen in der Dämmerung, Durchstarten (18 Min.)
  - i) Für Segelflieger: Die Außenlandung (30 Min.)

## Technik

- Wie fliegt ein Flugzeug? Shell-Film, 52 Minuten
- Trudelfilm. Film von 1940, 40 Minuten

## Meteorologie

- Wetter für Piloten VFR und IFR. Moderiert und gestaltet von Uwe Wesp, 55 Minuten

Interessenten und Mitglieder, die aus ihrer eigenen Sammlung Verleihmaterial (Kopien) beitragen können, wenden sich bitte an Karl-Hans Becker, Telefon 06058/1411.

## Fluglehrerabzeichen in Gold für Günther Lenk

Mit dem Goldenen Fluglehrerabzeichen des Luftsportverbandes Bayern wurde Günther Lenk ausgezeichnet.

Segelflug verdanken ihm die erlernten Fertigkeiten und den Flugschein. Ganz herzlichen Glückwunsch, Günther!

Der Dachverband der bayerischen Flugsportclubs ehrte unseren langjährigen Segelflug- und Motorseglerlehrer und amtierenden Ausbildungsleiter in diesen Sparten damit für seine 20jährige ehrenamtliche Tätigkeit in der Ausbildung von Segelfliegern und Motorseglerpiloten. Dutzende von Scheininhabern aus den Bereichen Motorflug und



# Theoretisches Streckenflugseminar für Segelflieger

Das Winterhalbjahr schafft Verdruß, weil man am Boden bleiben muß - jede Saison das gleiche Problem für Segelflieger, oder doch nicht? Dieses Jahr wollten wir uns fit machen für die bevorstehende Saison, und zwar TOPFIT! So versammelte sich eine kleine Gruppe engagierter Segelflieger, die mit ihren bisherigen Platzrundenflügen nicht mehr zufrieden waren. Alle waren neugierig, was denn so alles zu beachten ist, wenn man auch einmal Streckenluft schnuppen möchte. Unter der sachkundigen Anleitung von Karl-Hans Becker, der die Organisation übernahm und der hier stellvertretend für all' die anderen, die uns ihr Wissen vermittelten, genannt sei, lauschten nun an sechs Samstagen etwa zehn „Platzadler“ den aufschlußreichen Vorträgen. Und sie konnten mit Erstaunen feststellen, daß es mit den richtigen Vorbereitungen, notwendigen Kenntnissen und entsprechenden Wetterlagen durchaus möglich ist, eine beachtliche Strecke mit dem Segelflugzeug zurückzulegen - besonders für die vom Motor zum Segelflug Konvertierten eine neue Erfahrung! Allerdings gilt auch hier: Ohne Fleiß kein Preis!

So vernahmen wir dann am ersten Tag des Seminars unter der Überschrift „Kalter Kaffee frisch aufgewärmt“ zunächst einmal, was wir eigentlich schon wissen sollten, uns aber bisher nicht richtig bewußt gemacht hatten. So unter anderem der Zusammenhang zwischen Thermikdauer und möglicher Tagesstrecke. Kein noch so guter Pilot und kein noch so perfektes Segelflugzeug kann bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 90 km/h ein 1000-km-Dreieck schaffen, wenn der Thermiktag nur aus 6 Stunden besteht. Die einschlägige Literatur von „professionellen“ Segelfliegern wurde uns nähergebracht, damit wir die Geheimnisse nachlesen können, warum manch einer nach 30 Minuten wieder am Boden ist, während andere bei gleichen Wetterbedingungen stundenlange Streckenflüge absolvie-

ren, und dadurch einen erheblich größeren Lustgewinn haben.

Der zweite Seminartag vermittelte uns dann Kenntnisse über McCready und seine Grenzen, Kurvenpolare, das Fliegen mit Wasserballast, Gleitwinkel, technische Hilfsmittel vom Holtkampschieber bis hin zum computergestützten Navigationsrechner. Bereits jetzt wurde manchem klar, wie begnadet der Pilot mit einem großen Erfahrungsschatz gegenüber dem Anfänger da steht. Allerdings war auch unübersehbar, welcher Zeitaufwand sich hinter der Auswertung der durchgeführten Flüge verbirgt.

Der dritte Tag stand unter dem Motto „Dein Cumulus, das unbekannte Wesen“. Wir konnten die Sache drehen und wenden und diskutieren, wie wir wollten - er blieb das unbekannte Wesen! Allerdings lernten wir auch hier wieder jede Menge Tricks zum Erreichen immer größerer Flugstrecken. Bereits die Vorbereitung und Auswertung der verfügbaren Wetterkarten und -beratung sind ausschlaggebend. Während des Fluges dann die Beobachtung der Wetterentwicklung, die Entscheidung über den optimalen Flugweg, über die Richtung, aus der der Bart in die Wolke taucht, über den Flugweg zur nächsten Wolke, über die Ausnutzung von Wolkenanreihungen und Wolkenstraßen, über die Größe des Absaufrisikos und und und ... Manch einer hatte bereits Zweifel, ob es wirklich so kompliziert sein muß, allerdings sprachen viele geflogenen Strecken dafür, daß die Theorien richtig waren.

Der vierte Tag, Thema „orographische Hilfen, aerologische Situationen und das Erkennen von Streckenflugwetterlagen“, und der fünfte mit dem vielsagenden Kapitel „So geht's wirklich“ brachten uns die letzten Weihen zur Erlangung der theoretischen Streckenflugreife. Wir lernten auch noch eine Menge über orographische Gegebenheiten, d.h. daß nicht nur die „Himmelsbeschaffenheit“, sondern auch die „Bodenbe-

schaffenheit“ ganz wichtig für die richtige Streckenwahl ist. Auch das professionelle Umrunden einer Wende wurde vermittelt, vom fliegerischen wie vom fotografischen Standpunkt aus. Daß es zum Abschluß eines Dreiecksfluges nicht ohne die Berechnung der optimalen Endanflughöhe geht, war dann ebenso einleuchtend wie die Tatsache, daß ein GPS die Entfernungswie Kursbestimmung erheblich vereinfacht. Mit soviel fundierten Kenntnissen ausgerüstet, war es dann schließlich ein Leichtes, am letzten Seminartag konkrete Strecken zu planen, die teilweise schon von erfahrenen Piloten geflogen worden waren. Im Geiste saß jeder bereits im Flieger und ritt sein 300- oder 500-km-Dreieck ab. Alle sprachen von der nächsten Saison und den großen segelfliegerischen Leistungen des FSC.

Für die praktische Streckenflugausbildung wurde eigens ein „Programm der Weiterbildung“ (zu erhalten bei K.-H.Becker) erarbeitet. Die hierin enthaltenen Übungen mit und ohne Lehrer sind weitere Bausteine für die praktische Durchführung von Streckenflügen. Die Krönung der Saison war für mich ein vorgesehene 500-km-Dreieck, das dann allerdings aufgrund der sehr spät einsetzenden Thermik erheblich verkürzt werden mußte. Schade, und trotzdem: Es dauerte, geflogen im Doppelsitzer und mit sachkundiger Unterstützung, fast sechs Stunden. Das war der Beweis, daß die Theorie sehr wohl in die Praxis umgesetzt werden kann, und daß es wirklich auch so funktioniert. Und vor allen Dingen: Es war einfach super! An dieser Stelle vielen Dank an Karl-Hans Becker.  
Rüdiger Lewe

## Vereinsrallye RuC 1995

Der Morgen des 7. Oktober '95 begann sehr nebelig. Die geplante Startzeit für die erste Runde der Rallye mußte deshalb von Mike (Michael Amtmann) wieder und wieder verschoben werden. Erst am Mittag ging es für die Erste von 30 Mannschaften an den Start.

Ulrike und ich waren für die zweite Runde vorgesehen. Spätestens bei Übergabe der Aufgaben, eine halbe Stunde vorm Start, stellte sich Wettbewerbsstimmung bei uns ein. Diesmal konnte man nach farbigen Kartenkopien fliegen und sparte sich das aufwendige Durchpausen der Strecken auf die Shell-Karten. Als die Kurse für die Teilstrecken bestimmt, und die Marken für den Zeitüberflug eingetragen waren, konnte ich mich wieder um die Maschine kümmern. Nichts wie raus aus der Box, mit der „Lima-Fox“.

Dabei erst wurde ich des Gewusels auf dem Vorfeld gewahr. Die einen tankten ihr

Flugzeug, die anderen waren noch in ihre Aufgaben vertieft. Hektisches Anlassen des Motors, um in flotter Gangart über das Vorfeld zur „26“ zu rollen. Hinten an der Schlange der Maschinen, die bereits am Start standen, angekommen, konnte das Triebwerk wieder abgestellt werden, man war viel zu früh. Deshalb und auch wegen fremden nicht teilnehmenden Maschinen kam die Startreihenfolge etwas durcheinander. Die banger Minuten des Wartens auf den rechtzeitigen Start vergingen mit dem Einprägen des Bildertableaus.

Pünktlich 15.54 Uhr ging es dann los. In der Luft wurde ich endlich etwas ruhiger, und konzentrierte mich erst einmal aufs Fliegen.

Die erste Flugroute führte uns in nördliche Richtung, über insgesamt 10 Punkte, zu denen es jeweils ein Bild (Gärtnerrei) zuzuordnen galt. Doch Vorsicht: Gleich am Punkt 1 hatte Mike das passende Bild durch seinen Kringel in der



Unser Foto zeigt Elvi Kronenberger und Otto Höfling, die stolzen Gewinner der Vereinsrallye „Rund um Charlie 1995“. Herzlichen Glückwunsch.

Karte ausgegrenzt und somit „unscharf“ gemacht. Bei Dörnigheim flogen wir über den Main und später an Nidderau und Büdingen vorbei. Noch nie sah ich so viele Gewächshäuser und Gärtnereien, wie auf diesem Rallye-Flug.

Ich schob den Gashebel etwas nach vorne, um ein wenig Höhe zu gewinnen. Die größere Höhe hatte den entscheidenden Vorteil, den jeweils nächsten Punkt direkt zu sehen und anfliegen zu können. Danach umflogen wir östlich die Kontrollzone Hanau. Eine Gärtnerei bei Dettingen bildete den Endpunkt der ersten Aufgabe.

Die zweite Aufgabe begann querab von Hösbach und unterteilte sich in 8 Teilstrecken mit fest definierten Anfangs- und Endpunkten. Dabei waren 9 Bilder auf den Strecken aufzufinden und dem entsprechenden Teilstück zuzuordnen. Gleich in dem ersten Abschnitt gab es für uns einen kleinen Heimvorteil. Das zu suchende Objekt war uns bestens bekannt. Deshalb konnten wir die im Umbau befindliche Autobahnausfahrt der A3 bei Hösbach schon anhand der Streckenführung und des vorliegenden Fotos auf dem Tableau identifizieren. So flogen wir flott, aber mit der nötigen Aufmerksamkeit zur nächsten

Strecke weiter. Die Teilstücke „a-e“ wurden gefunden und möglichst genau abgeflogen, wobei hier und dort mal ein Blick zurück geworfen wurde, um die gesuchten Objekte sicher zu identifizieren. Auf nachfolgenden Strecke „f“ hatte Mike, wie sich zeigte, ein kleines Bonbon für uns eingebaut: Das gesuchte Bild war

hier die Hotelpension, in welcher Ulrike und ich etwa 3 Monate zuvor unser „Jawort“ feierten. Westlich von Radheim endete die letzte Teilstrecke. Nun war auch diese Aufgabe gelöst. Für den Zeitüberflug am Flugplatz Großostheim waren noch ein paar Minuten vor dem „Ablaufpunkt“ zu verbummeln. So entspann-

ten wir noch etwas bei der inzwischen ruhigen Abendluft und sammelten Kraft und Ruhe für den Zeitüberflug und die Ziellandung.

Der Ablauf des Zeitüberflugs wurde schließlich doch nicht so ruhig wie geplant, da der letzte Kreis vor dem „Ablaufpunkt“ ein wenig zu groß geriet. Hatten wir vorher zuviel Zeit, so mußten wir uns jetzt beeilen. „Zu schnell“ rief da der eine, „zu langsam“ der andere. Heraus kam dann ein einem Sturzkampfangriff nicht unähnlicher Flug über das Zielband. Die Zeitnehmer wurden an dieser Stelle sicher immer wieder von Flugzeugen in den ungewöhnlichsten Fluglagen überrascht. „Drückten“ die eine um noch pünktlich das Zielband zu überfliegen, so hängten andere ihre Maschine in den Himmel um das Zuviel an Geschwindigkeit abzubauen.

Nach dem Zeitüberflug sollte innerhalb von 10 Minuten die abschließende Ziellandung erfolgen. Aufgabe dabei war, so dicht wie möglich hinter bzw. auf der Landebahnschwelle aufzusetzen. Leider wurde es bei uns eine „Außenlandung“, da wir bereits 2 Meter vor der Schwelle (26) auf die Bahn „plumpsten“. Wer meinte, jetzt sei alles zu Ende, der täuschte sich. Noch waren nicht alle Aufgaben erfüllt. Nach dem



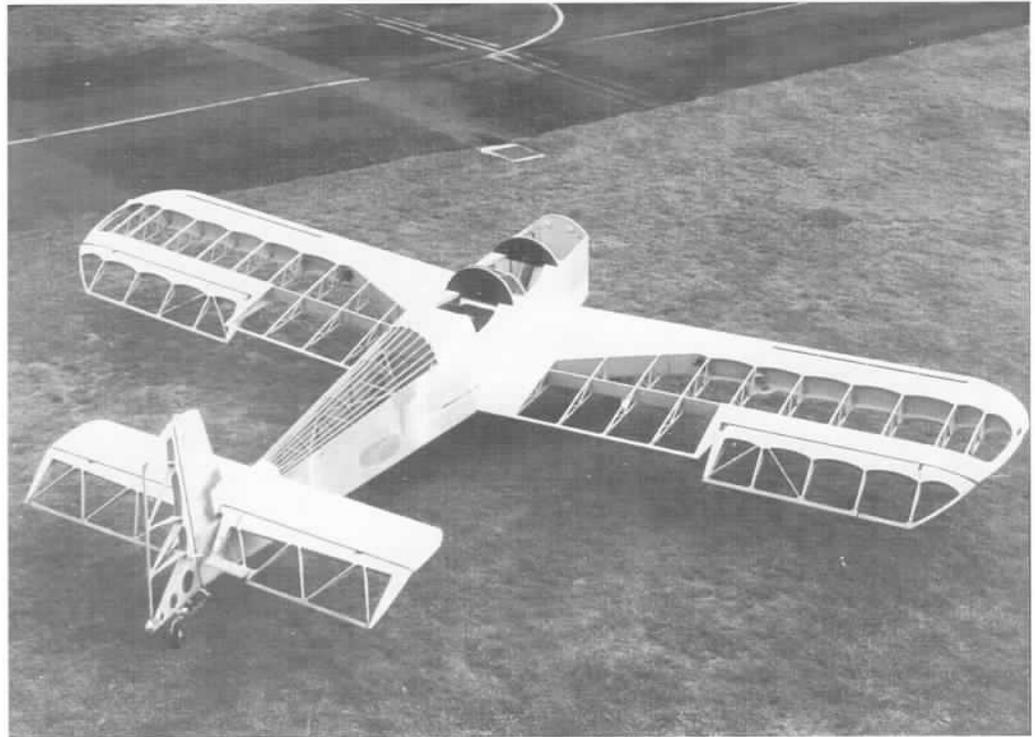
Mit dem zweiten Platz konnten sich Uli und Andreas gerade nochmal um die Ausrichtung der diesjährigen Rallye herumdrücken.

Abrollen sollte nun noch die „Einparkübung“ absolviert werden. Bis auf einen halben Meter heran sollte die Flügelspitze zu einer im Boden steckenden Stange reichen. Viele, so auch wir, hätten zwischen Stange und Flügel noch einen Elefanten durchschicken können. Dies war jetzt doch die letzte Aufgabe der 95er Rallye.

Mit dem Gefühl, alles gut bewältigt zu haben, räumten wir unseren Flieger in die Box. Bis zur abendlichen Siegerehrung gab es nun Gelegenheit, sich zu stärken und einige Spannung auf die Auswertung aufzubauen. Denn von den anderen Teams hörte man so Dies und Das über Strecken und Bilder.

Die Siegerehrung! Endlich war es soweit. Aufgerufen zur Ehrung wurde in aufsteigender Reihenfolge des Erfolgs. So wurden zuerst die neuen Besitzer des „Roten Schlußlichts“ ausgerufen. Je weiter die Reihenfolge aufstieg, umso mehr zeigte sich, daß diesmal nicht nur die „alten Hasen“ die vorderen Plätze belegten. Als nach dem 10. Platz unser Name noch immer nicht aufgerufen war, kam schon langsam Freude in uns auf, denn unter den ersten Zehn waren wir bisher bei keiner Rallye gewesen. Schließlich hieß es Rang 3 für das Team Besser/ Runge. Nun hielten wir aber doch die Luft an. Dann kam es: Platz 2 für Stoll/ Stoll. Das war für uns unglaublich. Platz 1 ging an das erfolgsgewohnte Team Otto

## Die Turbi wächst und gedeiht...



Inzwischen zeigt die Turbi, das von Charly Maletschek und Bernd Kleitz gebaute Flugzeug, schon Proportionen - in der RuC'94 waren nur große Einzelteile zu erkennen. Im Jahr 1996 wird sie wohl mit Herz und Haut ausgestattet werden, und bis zum Erstflug ist es dann gar nicht mehr weit! Den, so ist es geplant, wird übrigens Deutschlands bekanntester Testpilot, Dieter Thomas vornehmen!

Höfling und Elvi Kronenberger.  
Herzlichen Glückwunsch!  
Der Siegermannschaft gebührt nun die Ehre, die nächste Rallye auszurichten. Auch wir werden wieder dabei sein.  
U. u. A.. Stoll

## UL-Vorführung

Alle reden über Ultraleichtflugzeuge, kaum einer kennt sie. Und allzuoft wird nur Negatives über diese noch recht neue Spezies erzählt. Das muß anders werden, dachte sich Mike Amtmann, und lud ein paar dieser unbekannteren Wesen sowie die Gemeinderäte und die Verwaltung der Gemeinden Großostheim und Stockstadt am 15.7.95 auf den Flugplatz ein. Im wesentlichen ging es natürlich um den 14-PS-Minimal-Flieger von Klaus Peek (siehe RuC '94!), dessen Außenstart- und -landegenehmigung auf dem Flugplatz Großostheim zur Verlängerung anstand (man erinnert sich an die Negativschlagzeilen, welche den ersten Antrag im Main-Echo begleiteten!). Die Gelegenheit wurde aber genutzt, die Volksvertreter auch mit anderen typischen Vertretern der Gattung UL be-

kanntzumachen. Zur Vorführung waren mehrere FOX 22, ein RANS und ein SUNNY aus Michelstadt bzw. aus Reichelsheim (Flugschule Martin) gekommen. Und das Informationsangebot wurde angenommen - nicht nur vom Boden aus wurden die UL's beobachtet, ein Großteil der Besucher wagte auch einen Rundflug mit den luftigen Geräten. Einer der Kommentare: „Hätten wir gewußt, um was für ein Fluggerät es sich da handelt, hätte es nie Schwierigkeiten gegeben!“

1. Nachtrag:  
Das Main-Echo meldet am 13.7.95:  
Kategorisch lehnte der Umweltausschuß im Gemeinderat Stockstadt in der jüngsten Sitzung den Antrag des FSC Aschaffenburg ab, Außenstarts und Außenlandungen ei-

Der FSC Aschaffenburg-Großostheim e.V. trauert um

## Gabi Schlagmüller

Über lange Jahre war sie uns ein liebevoller Kamerad.

Wir werden Ihr Andenken in Ehren halten.

Flugsportclub Aschaffenburg-Großostheim e.V.

nes Ultraleichtflugzeuges auf dem Verkehrslandeplatz in Ringheim zu erlauben.

2. Nachtrag:  
Nur ein Mitglied des Stockstädter Gemeinderats hatte das Angebot des Flugsport-

clubs genutzt, sich über die UL-Flugzeuge zu informieren.

3. Nachtrag:  
Das Luftamt Nordbayern hat die Außenstart- und -lande genehmigung für den UL von Klaus Peek verlängert.

## In eigener Sache

Ihr könnt Euch sicher vorstellen, daß das Zusammentragen von Texten, Bildern und Werbung für eine RuC-Ausgabe sehr viel Arbeit macht. Zu viel für Bernhard Wißler und Mike Amtmann, die sich ihre „üppige“ Freizeit damit vertrieben haben. Man sieht's auch daran, daß diese Ausgabe eigentlich noch „Ausgabe 1995“ heißen sollte. Jetzt ist das erste Viertel von 1996 schon vorbei.

Gesucht sind also Mitarbeiter, die mitplanen, Berichte an Land ziehen, denen, die einen Bericht zugesagt haben, auf die Füße treten, bis der Text da ist; Texte redigieren und in den Computer tippen. Ganz besonders am Herzen liegt uns die Beschaffung der Werbung, mit der wir diese Zeitung finanzieren. Speziell hierfür suchen wir jemanden, der (die) diesen Part verantwortlich übernimmt. Wer also Lust hat möge sich bei Bernhard Wißler (06026/1770) oder Mike Amtmann (06021/960685) melden.

## NEU: Rabatte auf Motorflugzeuge

Der Vorstand hat am 26.1.1996 beschlossen: Ab der 13. Flugstunde auf Motorflugzeugen gibt es einen Rabatt von 10%, ab der 30. Stunde einen Rabatt von 20% auf die jeweiligen Fluggebühren. Natürlich zählen nur Flugstunden, die vom jeweiligen Mitglied geflogen und auf einem Konto verrechnet wurden,

Der FSC Aschaffenburg-Großostheim e.V. trauert um sein langjähriges Mitglied

### Siggi Gläser

Mit Siggi haben wir einen Kameraden verloren, der über lange Jahre dem FSC und der Fliegerei eng verbunden war.

Flugsportclub Aschaffenburg-Großostheim e.V.

## Ein Wort vom Vorstand

Hallo, liebe Mitglieder,

ein Jahr ist vorbei und 1996 schon wieder weit vorangekommen.

Die Redaktion unserer Vereinszeitung „Rund um Charlie“ hat, wieder einmal, enorme Arbeit geleistet, um die Ereignisse des Jahres 1995 noch einmal im Rückblick zu betrachten. An dieser Stelle hierfür ganz herzlichen Dank.

Vor 20 Jahren, im Jahre 1976, wurde aufgrund großer Baulandnachfrage in Ringheim der Flugplatz auf das heutige Gelände verlegt. Dies wollen wir mit einem Flugplatzfest vom 21. bis 23. Juni gebührend feiern. Es soll kein Flugtag werden, keine spektakulären Flugvorführungen sind vorgesehen. Es ist vielmehr eine Veranstaltung rund um den Luftsport, wo alle Sparten vorgestellt werden. Eintrittsfrei soll die Bevölkerung zu uns kommen und sich über die vielfältigen Ausprägungen des Flugsports informieren können. Wir sind sicher, alle Mitglieder werden sich für ein gutes Gelingen zur Verfügung stellen - ganz wie in früheren Jahren.

Wir werden im Jahre 1996 aber auch weitere Anstrengungen unternehmen, um der Bedeutung als Verkehrslandeplatz und als Einrichtung des öffentlichen Verkehrs in der Region Bayerischer Untermain gerecht zu werden. Die Schaffung von überdachten Stellplätzen und die Verbesserung der Sicherheit unserer Anlagen im Bereich der Rollwege sind herausragende Aufgaben, die es zu lösen gilt.

Der Windenbetrieb im Segelflug ist die einzige Möglichkeit, weitere Lärmreduzierungen zu erreichen. Hierzu braucht der Flugsportclub südlich Gelände. Die Gemeinde Großostheim wird von uns dringend gebeten, der Bevölkerung diese Möglichkeit nicht vorzuenthalten. Eine Kapazitätserweiterung ist damit nicht verbunden.

Die Start- und Landezahlen sind weiter rückläufig. 40216 Bewegungen waren 1995 registriert. Der Allgemeinen Luftfahrt weht ein rauher Wind um die Nase. Heute zahlt sich die weitsichtige Vereinsführung verschiedener Vorstandschaften in der Vergangenheit aus.

Der FSC Aschaffenburg-Großostheim ist im wesentlichen unabhängig von Flugbewegungszahlen - dies macht uns stark, auch die Herausforderungen einer schwierigen Wirtschaftslage zu überwinden. Hoher Arbeitslosigkeit in Deutschland wird in jeder noch so kleinen Nische zu begegnen sein.

24 Arbeitsplätze konnten im Werftbereich, in der Gastronomie, im Betriebsdienst und im Verwaltungsbereich als Teilzeit- und Ganztagsarbeitsplätze geschaffen werden.

Auch die gesellschaftlichen Aktivitäten im FSC Aschaffenburg-Großostheim sollen verstärkt angeboten werden. Verschiedene Angebote an Veranstaltungen sollen damit auch das Vereinsleben fördern, aus dessen Mitte schon immer der Zusammenhalt entstand, außergewöhnliche Aktivitäten zu entwickeln.

In diesem Sinne wünscht die Vorstandschaft allen Mitgliedern ein fliegerisch erfolgreiches und vor allem unfallfreies Jahr.

Die Vorstandschaft



Ihr Omnibus-Reisebüro im Bachgau  
**MÜLERTOURS**  
63762 Großostheim, Telefon (06026) 1407