

Rund um Charlie

Nachrichtenblatt des Flugsportclub Aschaffenburg-Großostheim e.V.

11. Jahrgang

Ausgabe 1999/2000



Ringheim heute – mit den Grenzen des ehemaligen Fliegerhorstes und den Grenzen unseres alten Flugplatzes von 1975. Die Besiedlung begann mit den mit dem Pfeil markierten Häusern.

50 Jahre Flugsportclub Aschaffenburg-Großostheim

Das erste Dokument aus der Geschichte des Flugsportclubs findet sich im Mai des Jahres 1949. In einem Rundschreiben wirbt eine Gruppe flugbegeisterter Leute aus allen Altersgruppen für ihre Vorstellung von der Gründung eines Vereins – unter Ihnen auch Rudi Schlagmüller, Fred Roos und Erich Stapf (der nach langer fliegerischer Pause Anfang der 90er Jahre den PPL-A neu erworben hat und nach wie vor aktiv ist!). Im November 1950 wird dieser Verein, der Flugsportclub Aschaffenburg, gegründet, am 23. Dezember 1950 in das Vereinsregister der Stadt eingetragen.

Zunächst war es aber nichts mit der Fliegerei, sie war den Deutschen von den Alliierten noch in jeder Form verboten. Erst 1951 wurde das Segelfliegen wieder zugelassen. Ein erster Schulgleiter vom Typ SG 38 wurde angeschafft. Dann wurden nach käuflichen Plänen richtige Segelflugzeuge selbst gebaut. An verschiedenen Orten wuchsen diese ersten Flugzeuge, so im Schönborner Hof, im Lufthof, in einer Werkstatt in Schweinheim. Die Tradition des Eigenbaus hielt

noch lange an, da der Erwerb fertiger Flugzeuge die finanziellen Möglichkeiten der Vereinsmitglieder überforderte.

Erst mit wachsendem Wohlstand, aber auch mit wachsenden Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Flugzeuge schloß diese Aktivität, die mehr Stunden kostete als der Flugbetrieb selbst, ein. Mancher „alte Adler“ trauert diesen Zeiten nach, denn das gemeinsame Arbeiten auf ein großes Ziel hin war den Fliegern ein wertvolles Erlebnis. Auch zum Flugbetrieb notwendige Geräte wie Startwinden wurden selbst gebaut. Natürlich entstanden trotzdem Kosten: die finanzielle Belastung wurde durch Spendenaktionen, Postkarten- und sogar Rasierklingenverkauf gemildert.

Im Jahr 1955 wurde in Deutschland der Motorflug wieder zugelassen, und 1961 begann auch in Ringheim die Ära des Motorflugs – mit dem Doppeldecker Tiger Moth von Benedikt („Pino“) Kuhn wurden Segelflugzeuge an den Himmel geschleppt. 1963 ist das Jahr, in dem der Verein das erste Motorflugzeug kaufte, die Piper J3C mit dem Kennzeichen D-EFPE. Piloten, die ihre Lizenz teilweise schon vorher in der Schweiz erworben oder wiedererworben hatten, steuerten die ersten Flugzeuge des Vereins und bauten auch für den Motorflug eine vereinseigene Schule auf. Von 1965 an



Mitte der 50er-Jahre: SG 38 und Mü 13 im Anflug über Altringheimer Häusern

wurde die Motorflugausbildung in Zusammenarbeit mit dem Flugsportclub Trennfurt (heute Flugsportclub Miltenberg) durchgeführt, bis dieser „Betrieb“ zu groß wurde und beide Vereine 1981 ihre eigenen Schulen gründeten.

Heimat der Großostheimer Flieger war ein Teil des alten Fliegerhorstes der Luftwaffe auf dem Gelände des heutigen Ringheim. 1953 wurde der Segelflugplatz offiziell zugelassen, zu diesem Zeitpunkt standen schon die ersten Häuser Ringheims (an der südlichen Sonnenstraße). Ringheim wuchs schnell, schon im Jahr 1964 wurden die Weichen für eine Verlegung des Flugplatzes auf den heutigen Standort gestellt, um mehr Platz für den neuen Ortsteil von Großostheim zu schaffen. Das alte Flugplatzgelände mußte wegen der Neubauten immer mehr beschnitten werden, vor dem Umzug auf das neue Gelände waren seine Grenzen etwa durch Mittelweg, Sonnenstraße, Anne Frank, Dresdner, Leipziger Straße und Westring markiert. Im Jahr 1975 wurde schließlich der Betrieb auf dem alten Platz beendet. 1976 starteten die ersten Flugzeuge von der neuen Bahn.

Aus dem Flugsportclub Aschaffenburg gingen zwei neue Vereine hervor: Anfang der 60er Jahre gründeten einige Mitglieder den Flugsportclub Möve Obernau, und 1972 suchten weitere Mitglieder des Vereins bessere Bedingungen für den Segelflug auf einem neuen Fluggelände in Altfeld bei Marktheidenfeld. Der Flugsportclub Aschaffenburg brachte im Jahr 1991 seine Verbundenheit mit dem Markt Großostheim durch die Namensänderung in Flugsportclub Aschaffenburg-Großostheim zum Ausdruck.

50. Geburtstag können wir also in diesem Jahr feiern – über einen angemessenen Rahmen wird noch nachgedacht (ein festlicher Ball zum Jahresende 2000?) Gearbeitet wird schon an einem anderen Projekt, das mit diesem Jubiläum zu tun hat: Der FSC wird eine Chronik herausgeben. Dass diese nicht ganz dünn werden wird, zeigt die (nicht vollständige) Liste geplanter Kapitel:

Vorgeschichte: Luftfahrt in Aschaffenburg – Vereinsgründung und -entwicklung – Flugplatz Großostheim/Ringheim 1936 bis 1945 und 1953 bis 1976 – Neuer Flugplatz – Flugzeuge des FSC – Entwicklung der Ausbildung im FSC – Sportliche Leistungen von FSC-Mitgliedern im Segel- und Motorflug – Veranstaltungen: Wettbewerbe, Flugtage – und eingestreut immer wieder Erinnerungen, dargestellt durch Bilder, Erzählungen, Anekdoten, Dokumente ...

Damit die Chronik die Geschichte unseres Vereins möglichst vollständig darstellt und mehr wird als eine Aufzählung der Geschehnisse, ist die Mithilfe aller Mitglieder gefragt, die irgendwie mit Erzählungen, Bildern, Dokumenten zu diesem Projekt beitragen können. Schaut mal in Euerer Archive, stöbert in Eueren Fotoalben und Diasammlungen, kramt in Euerem Gedächtnis – und gebt die Schätze, die Ihr dabei gefunden habt, an die „Redaktion“ der Chronik weiter!

Mike Amtmann, Schurzstraße 18, 63743 Aschaffenburg,
Tel./Fax 06021 960685,
E-Mail Michael.Amtmann@t-online.de

50 Jahre Ringheim

Gibt es noch einen Ort bzw. Ortsteil in Deutschland, der in seinem Wappen die Segelfliegerschwingen trägt? Wir wissen dies nur von Ringheim. 1983 entstand dieses Wappen, das ausdrücken soll, daß ohne den ehemaligen Flugplatz dieser Ortsteil nie entstanden wäre. (Das Kleeblatt zeigt die Zugehörigkeit zu Großostheim, die stilisierte Eiche geht auf die früheren Pächter des Ringheimer Waldes zurück.)



Am 7. Juli 1950 erhielt das Gelände des ehemaligen Fliegerhorstes den Namen Ringheim, nach dem ehemaligen, von der Pest ausgerotteten mittelalterlichen „Ringenheim“. Dieses Datum gilt als Gründungstag des heute etwa 3000 Einwohner zählenden Ortsteiles.

Der Fliegerhorst

Bis 1936 war das Areal von Wald bedeckt, bis hin zur Schaaflheimer Straße. Dann mußte die Gemeinde dem Reichsluftfahrtministerium rund 100 Hektar des Waldes überlassen. Der Wald wurde gerodet, in Vorbereitung des Krieges gegen den „Erzfeind“ Frankreich wurde ein Feldflugplatz angelegt.

Am 26. August 1939 wurde der Flugplatz mit einer Horst- und Luftnachrichtenkompanie belegt, im September 1939 führten Heinkel He 111 Kurier- und Übungsflüge durch. Im Mai 1940, zu Beginn des Angriffskrieges gegen Frankreich, wurde von hier aus ein Bombeneinsatz gegen einen britischen Feldflugplatz bei der französischen Gemeinde Vraux in der Champagne geflogen (siehe Bericht „Vraux“). Es blieb bei diesem einzigen Angriff, der vom Großostheimer Flugplatz ausging, danach diente er nur noch zu Übungszwecken.

1942 begann der Aufbau einer Luftwaffenforschungsstelle, in der Strahlungstransformatoren zur Zerstörung der Leitsysteme feindlicher Flugzeuge entwickelt werden sollten.

Im Sommer 1944 wurde nochmals eine Staffel nach Großostheim verlegt, welche die durch die Alliierten abgeschnittenen Stützpunkte an der Atlantikküste versorgen sollte. Dies hatte massive Luftangriffe englischer und amerikanischer Verbände im August und September 1944 und noch zu späteren Zeitpunkten zur Folge.

Besiedlung

Nach dem Krieg mußten die Gemeinden der drei Westzonen den Flüchtlingen aus dem Osten des ehemaligen Deutschen Reiches eine neue Heimat schaffen. Wohnungen wurden dazu beschlagnahmt und zwangsbewirtschaftet, jede Art von Gebäuden wurden zu Wohnungen umfunktioniert – so auch Gebäude des ehemaligen Fliegerhorstes (am heutigen Ostring). Bereits im März 1947 drängte eine Siedlergruppe auf Anfertigung eines Bebauungsplanes für den Flugplatz. Im Januar 1948 wurden acht Antragstellern Bauplätze überlassen, im April 1949 wurde die Baugenehmigung für sieben Doppelhäuser entlang des heutigen Südrings erteilt. Im Dezember zogen die ersten Familien in ihre Eigenheime ein.

Die weitere Entwicklung

Ringheim – wie schon erwähnt, bekam die Siedlung im Juli 1950 diesen Namen – wuchs schnell. Schon frühzeitig versuchte die Gemeinde, das Gelände um den Fliegerhorst auch für Gewerbeansiedlungen zu nutzen. Manches alte Flugplatzgebäude und der noch vorhandene Gleisanschluß boten sich dafür an. Eine interessante Episode: Großostheims Bürgermeister Nikolaus Boll versuchte 1952 über die Lufthansa, den Flugplatz als Ausbildungsstätte für Piloten zu reaktivieren. Auch ein Flugzeugwerk wurde ins Auge gefasst – was wäre wohl geworden, wenn dieser Plan nicht gescheitert wäre ... ?!

Mit der Wiederzulassung des Segelflugs in Deutschland im Jahr 1951 kamen auch die Segelflieger nach Ringheim: Der Segelflugweltrekordler Ernst Jachtmann pachtete im Januar 1952 einen Teil des Areals und betrieb eine Segelflugschule, im Juli des gleichen Jahres wurde der (im Dezember 1950 in das Vereinsregister eingetragene) Flugsportclub Aschaffenburg hier ansässig. 1954 übernahm der Flugsportclub den gesamten Platz. Mehrfach wurde die Start- und Landebahn gedreht und beschnitten, um neues Baugelände zu erschließen. Bereits im Jahr 1964 wurden die Weichen für eine Verlegung des Flugplatzes im Rahmen der Flurbereinigung auf den heutigen Standort gestellt und 1968 der Zweckverband zur Beschaffung eines neuen Flugplatzgeländes gegründet.

1975, als nur noch ein schmaler Streifen vom ehemaligen Flugplatz übriggeblieben war und die Häuser am Westring fast auf der Flugplatzgrenze standen, startete zum letzten Mal ein Flugzeug von dem wenig attraktiven, für die Aschaffburger, oder besser Ringheimer Flieger aber mit vielen schönen Erinnerungen verbundenen Gelände. 1976 wurde der Flugbetrieb auf der neuen Asphaltbahn an der „Waldspitze“ aufgenommen.

Heute ist von der alten Grasbahn in Ringheim, die sich zuletzt südlich parallel zum Mittelweg von der Sonnenstraße bis zum Westring erstreckte, nichts mehr zu sehen – weit über diese hinaus hat sich ein attraktives Neubaugebiet entwickelt. Nur die alte Flugzeughalle des Flugsportclubs blieb erhalten, und im Gewerbegebiet können Kundige noch einige Gebäude des früheren Fliegerhorstes erkennen.

Die Ringheimer Bürger haben ihr Jubiläum vom 7. bis 9. Juli 2000 gefeiert.

Die Geschichte Ringheims ist in einer interessanten Chronik zum 50-jährigen Jubiläum dargestellt; dieser wurden auch viele Informationen für diesen kurzen Abriss entnommen.

ma



Großostheim feierte seinen 1200. Geburtstag – wir waren dabei!

Vereinsring Großostheim e.V.

Der Vereinsring Großostheim, dem auch unser Flugsportclub angehört, ist ein Zusammenschluss von Vereinen der Ortsteile Großostheim und Ringheim, der seine Mitglieder bei der Durchführung von Veranstaltungen unterstützt, einen Jahres-Veranstaltungskalender herausgibt, das kulturelle Leben in Großostheim und Ringheim pflegt und mit diesem Auftrag bei besonderen Gelegenheiten (und nur bei solchen, der Vereinsring will nicht in Konkurrenz mit seinen Mitgliedsvereinen treten!) auch große Feste veranstaltet. Eine Kostprobe seiner Leistungsfähigkeit gab der Vereinsring im vergangenen Jahr mit den Festtagen zur 1200-Jahr-Feier Großostheims – es war ein rundum gelungenes Ereignis, zu dem auch wir mit der Ausstellung einer LS 4 und dem Info-Stand mitten auf dem Marktplatz beitragen durften.

Das nächste Fest steht schon vor der Tür: 50 Jahre wird in diesem Jahr die Bachgauhalle alt. Dieses Bauwerk hat eine besondere Geschichte: Sie entstand aus einer Initiative der Großostheimer Bürger. Großostheimer Unternehmer, Vereine, Schüler, fast die ganze Bevölkerung hatte in wenigen Monaten die Vielzweckhalle entstehen lassen. Der Rohbau alleine entstand in nur 9 Tagen! Zur Eröffnung (zunächst als „Jugendheim“) kam die Gattin des Hohen Kommissars, des ranghöchsten amerikanischen Beamten in der damaligen amerikanisch besetzten Zone Deutschlands, Mrs. McCloy. Im Gepäck hatte sie einen Scheck über 70 000 DM, einem Drittel der damaligen Bausumme – dass sie in Großostheim wie eine Königin empfangen wurde, versteht sich! Noch heute spielt die Halle eine wichtige Rolle für den Sport- und Veranstaltungsbetrieb im Bachgau.

Auch der Flugsportclub nutzte sie schon in den 70er Jahren für Tanzveranstaltungen, deren Erlös dem Segelflug im Verein zu Gute kam.

Ein Festwochenende, veranstaltet von den Großostheimer Vereinen und von der Marktgemeinde Großostheim, soll an die „großen“ Zeiten der Bachgauhalle erinnern: Nach dem Festabend am Freitag, dem 8. September, zu dem Gäste aus der amerikanischen Botschaft geladen werden und zu dem man auf die Mitwirkung einer amerikanischen Militärkapelle hofft, folgt am Samstagabend ein Tanzabend mit der legendären Band TIP-TOP! Die alten Bandmitglieder sind bereits dabei, für das Revival ihre Knochen und Gelenke wieder geschmeidig zu machen und die Gehörgänge auszuputzen.

Mit dabei und damals sicher mitverantwortlich für den weltweiten Ruhm dieser Formation: Unser Präsident Charly Maletschek!!! (Habt also Verständnis, wenn er in der nächsten Zeit gelegentlich Schwierigkeiten mit dem Gehör hat!) Am Sonntag, dem 10.9., gibt's wie in früheren Zeiten vormittags Boxen live (TVA 1860 Aschaffenburg – Colonia 06 Köln), um 15 Uhr einen Vereinsnachmittag und um 19.00 einen Bayerischen Bierabend mit der Großostheimer Blasmusik. Und nun, Jugend, herhören: Am Montag, dem 11.9., steigt in der Bachgauhalle ein Popkonzert mit Eiffel 65, East 17 und Laura, (die aus „Marienhof“). (Sicher werden es diese Gruppen nach dem Auftritt von TIP-TOP am Samstag zuvor schwer haben, zur Geltung zu kommen – aber warten wir's mal ab.)

Der am 29. März neu gewählte Vorstand wird angeführt von Dieter Mühlhans, auf dem Flugplatz vor allem bekannt in seiner Eigenschaft als Feuerwehrmann. Sein Stellvertreter ist wie bisher Alfons Hock, auch Frau Anne Herbig bleibt im Amt der Schriftführerin. Kassier ist Karl Heinz Fuchs

Vraux

Vraux ist ein kleines Dorf in der Champagne, zwischen Reims und Chalon sur Marne. Im Zweiten Weltkrieg gab es hier einen Flugplatz, auf dem 1939/40 Einheiten der Advanced Air Striking Force AASF, der nach Frankreich vorgeworfenen englischen Luftstreitkräfte der Royal Air Force, stationiert waren. Sie sollten Angriffe der deutschen Luftwaffe abwehren.

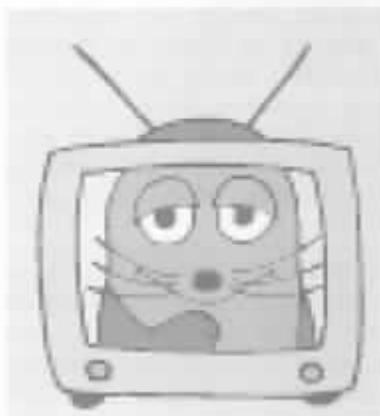
Am 10. Mai 1940 stellten die Engländer in Vraux ihre 16 Blenheim-Bomber für einen für den nächsten Tag geplanten Einsatz bereit. Doch am frühen Morgen des 11. Mai wurde der Flugplatz von neun deutschen Do-17-Bombern, die um 5.30 Uhr in Großostheim gestartet waren, im Tiefflug angegriffen. Sie hatten keine Schwierigkeiten, die in einer Reihe geparkten britischen Flugzeuge völlig zu zerstören. Da deren Mannschaften aber noch größtenteils in den Quartieren waren, gab es glücklicherweise keine Verletzten unter den Engländern – auch die Flugplatzwachen und der Geschützposten konnten sich in Sicherheit bringen. Auf dem Rückflug wurde jedoch das deutsche Führungsflugzeug von der Flugabwehr getroffen und ein Besatzungsmitglied schwer verwundet.

Matthias Rosenberger, der Pfarrer von Ringheim, hatte über diesen Luftangriff – übrigens den einzigen, der je vom Großostheimer Fliegerhorst aus gestartet wurde – gelesen und versucht, den Ort „Vaux“, den er aus der Literatur kannte, in

Frankreich ausfindig zu machen. Von der falschen Schreibung zunächst irreführend, landete Pfarrer Rosenberger schließlich doch im richtigen Ort „Vraux“ und wurde dort von der Gemeinde herzlich empfangen. Die Kontakte, die in der Folge zwischen Ringheim und Vraux entstanden sind, haben zu bemerkenswerten Begegnungen und einem Austausch von Symbolen der Versöhnung und Freundschaft geführt. Für eine Delegation aus Vraux, die Ringheim besuchte, war auch ein Besuch auf unserem Flugplatz eingeplant – und so wurde der Flugsportclub Aschaffenburg-Großostheim in diese Partnerschaft eingebunden. Mitflüge im Stieglitz D-EMIG und im Hubschrauber von Volker Betzler gaben dem Besuch der Franzosen noch einen besonderen Reiz.

Von Mitgliedern des Flugsportclub kommt jetzt ein besonderer Beitrag zu dieser Partnerschaft: In Vraux hat sich ein Verein, die Association Maison Rouge, die Aufgabe gestellt, die Ereignisse um den ehemaligen britischen Flugplatz vor dem Vergessen zu bewahren. In einem ehemaligen Flugplatzgebäude, eben dem Maison Rouge, wurde ein Museum eingerichtet, das an die Rolle von Vraux im Zweiten Weltkrieg erinnert. Für dieses Museum gab es bisher nur Broschüren in französischer und in englischer Sprache – mit England werden schon lange Kontakte gepflegt -, nun ist eine in deutscher Sprache hinzu gekommen: Hermine und Erich Reichart haben mit sehr viel Mühe die vorliegenden Texte übersetzt und viele neue hinzugefügt, so Berichte und Erinnerungen deutscher Flieger, die am Angriff des 11. Mai 1940 teilgenommen hatten. Informationen über den Fliegerhorst Großostheim und die Entwicklung des Ortsteiles Ringheim auf dem Flugplatzgelände sowie zahlreiche Fotos wurden ergänzt. Durch zum Teil äußerst großzügige Spenden von FSC-Mitgliedern wird der Druck der Broschüre finanziert.

Am 23./24. September 2000 werden Mitglieder des Flugsportclubs diese Broschüre nach Frankreich bringen – natürlich per Flugzeug. (Einzelheiten dieses Besuchs stehen noch nicht fest, außer dass unser Zielflugplatz Reims-Prunay sein wird. Wer mitmachen möchte, sollte auf Aushänge achten!)



Auf den Spuren der Maus ...

... wandelten sieben- und zwanzig Mitglieder und Gäste des FSC am 3. und 4. Juni des letzten Jahres: Sie waren mit acht Flugzeugen ausgeflogen, um zu sehen, wie Airbuse

entstehen. Der Kontakt von Mike Amtmann zu Klaus Rogge, einem Mitarbeiter der Daimler Chrysler Aerospace im Werk Hamburg-Finkenwerder, machte dies möglich: Klaus Rogge besorgte uns die Erlaubnis, auf dem Werksflughafen zu landen – sonst keine Selbstverständlichkeit – und organisierte eine eindrucksvolle Führung durch alle wichtigen Bereiche und Stationen der Entstehung der Typen A 319 und A 321, die in Finkenwerder endmontiert werden.



Eindrucksvoll: Anflug über den Hamburger Hafen

Die Ankunft in Finkenwerder („Finky“) war für Donnerstag (in Bayern war Fronleichnamstag – in Hamburg wurde gearbeitet) um 12 Uhr geplant, und alle acht Flugzeuge aus Aschaffenburg, von der Cherokee 140 bis zur Malibu, trafen nach einem schönen Flug und einem eindrucksvollen Anflug über den Hamburger Hafen im Abstand von wenigen Minuten auf dem DASA-Flughafen ein. Selbst die zum Wohle eines Passagiers nötige Zwischenlandung eines Fliegers in Höxter brachte keine nennenswerte Verzögerung, verschaffte den schon gelandeten und wartenden Aschaffenburgern aber das Vergnügen, die Landung einer Beluga, die Rumpf- oder Tragflächenteile aus einem anderen Airbuswerk brachte, aus nächster Nähe beobachten zu können.

Für den Ankunftstag war vorgesehen, ein paar Eindrücke von der Stadt Hamburg zu sammeln. Leider wurde viel Zeit für die Busfahrten benötigt, die Hotels im Stadtinneren und in der Umgebung von Finkenwerder waren wegen des Ansturms der feiertagsbegünstigten Süddeutschen belegt. Gleich nach dem Einchecken im Hotel (wo wir uns die Wartezeit am Kaffeebuffet der dort gerade tagenden Gewerkschaftsgruppe verkürzten, was dem „Reiseleiter“ Mike böse Blicke und einen Ruffel der diensthabenden Managerin einbrachte) fuhren diejenigen, die noch nicht Hungers gestorben waren, zu den St.-Pauli-Landungsbrücken und genossen dort das verspätete Mittagessen mit herrlichem Ausblick auf das Geschehen im Hafen. Nach einem Verdauungsspaziergang stachen die Flieger in See, um sich auf der vorgebuchten Hafenerundfahrt einen kleinen Eindruck von der Welt der Hochseeschifffahrt zu verschaffen. Immens

große Containerschiffe, die Docks, Kreuzfahrtschiffe, Auto-transporter eine Faszination für uns Landratten! Dann noch ein Bummel und eine Kaffeepause am Ufer, und abends trafen wir uns mit Klaus Rogge im Restaurant Überseebrücke, um die Angebote der Hamburger Küche zu genießen und ihm die ersten Löcher in den Bauch zu fragen. Einige der Aschaffenburgern zog es noch auf die Reeperbahen. Doch so jung sind wir alle nicht mehr – keiner ging verloren, und sehr bald waren alle wieder vollständig im Hotel versammelt.

Am Freitag waren wir schon bald auf den Beinen, nach dreiviertelstündiger Busfahrt begann um neun Uhr die Airbus-Tour. In einer Dauerausstellung konnten wir uns zunächst über die Geschichte des Flugzeugwerkes in Finkenwerder informieren. Interessante Ausstellungsstücke demonstrieren die Fortschritte im Flugzeugbau und besonderes interessante Details der Airbus-Modelle, wie zum Beispiel den Einsatz von Kohlefaser-Verbundwerkstoffen.



Hamburger Gewächs: Airbus A 319

Unser Einstieg in die Produktion war der „Schalenpuffer“, der spontan an ein Schlachthaus erinnert, in dem Schweinehälften in langen Reihen hängen: Hier lagern die aus dem Werk Nordenham angelieferten Rumpf-Außenschalen, bis sie in der Halle nebenan zu tonnenförmigen Rumpfsektionen zusammengenietet werden. Der Höllenlärm der Niethämmer begleitet diese Präzisionsarbeit. Aus den Tonnen werden in der nächsten Halle Rümpfe zusammengefügt, die Cockpit- und Heckabschnitte schaffen Belugas aus den Werken in

Ein ganz dickes Ding: Die Beluga bringt Airbusflügel aus England





Frankreich herbei. Klaus Rogge und der von ihm engagierte Führer Herr Knauer, der schon als Testpilot den HFB 320 Hansa Jet geflogen hatte und mit ansteckender Begeisterung das Gesehene erläuterte, ließen keine unserer Fragen unbeantwortet. Auch das Erklettern der Montagebrücken und der Blick in den hintersten Winkel wurde uns ermöglicht.

Die größte und eindrucksvollste Halle war diejenige, in der die Endmontage der Flugzeuge A 319 und A 321 erfolgt: Hier werden die aus England (natürlich per Beluga) angelieferten Tragflächen, die Leitwerke, Fahrwerke und Triebwerke montiert, die Avionik und Inneneinrichtung und all' die Innereien eingebaut, welche die Blechhüllen zu funktionierenden Flugzeugen vervollständigen. Fertig zum Erstflug und zum Lackieren verlassen die Flugzeuge diese Halle. Auch in (eingeflogene) A 300/310/320, die in Finkenwerder ihren letzten Schliff, nämlich die Kabineneinrichtung erhalten, konnten wir hineinschauen.

Nach dem kilometerlangen Weg durch die Hallen waren die Füße der Gäste inzwischen breit geworden, und der Schädel brummte durch die vielen gesammelten Eindrücke. Für die Wiederbelebung hatte Klaus Rogge ebenfalls gesorgt, in der Werkskantine konnten wir uns für den Heim- oder Weiterflug stärken. Die Flugzeuge bekamen ihren Stoff aus der Tankstelle der Sportfliegergruppe der Daimler Chrysler Aerospace. Erst um etwa 16 Uhr hoben die letzten unserer Flugzeuge von der Piste in Finkenwerder ab.

Leider war die Wettervorhersage für den anschließenden Samstag derart, daß einige Teilnehmer den geplanten Sprung auf eine Nordseeinsel cancelten und geradewegs nach Aschaffenburg zurückflogen.

Von den siebenundzwanzig Aschaffenburgern nochmals ein herzliches Dankeschön an Klaus Rogge und Herrn Knauer, die uns ein eindrucksvolles Erlebnis verschafft haben!

(Was das Ganze mit der Maus zu tun hat? In der berühmten „Sendung mit der Maus“ wurde kurz nach unserem Besuch in Finkenwerder eine Serie ausgestrahlt, die das Entstehen eines A 321 vom „Wabbelblech“ bis zum fertigen Lufthansa-Flugzeug verfolgt. Der Großteil der Aufnahmen zeigte die Stationen, die wir erleben konnten.

ma

Endmontagehalle: Hier wächst zusammen, was zusammengehört



Neun Perlen im Atlantik



Fliegerurlaub auf den Azoren mit Sabine Spilger, Bernhard Gohlke und der Partenavia P68B „D-GEMB“ vom 3. - 25. Juli 1999

Was nehmen wir mit auf die Reise?

Z.B. eine Rettungsinsel, zwei Klapp-Motorrädchen, ein Atlantik-Trip-Kit, ein Not-GPS mit Akku, einen wasserdichten Beutel fürs GPS, Wanderstiefel, Sonnenhüte... und eine Camping-„Bord“-Toilette! Zusätzlich wird ganz praktisch hinter dem Pilotensitz ein Regal eingebaut, um alle erforderlichen Ordner in Griffnähe zu verstauen.

Bei schönstem VFR-Wetter durchqueren wir am Samstag, dem 3. Juli, vollgetankt mit 560 Litern Avgas Frankreich, um nach 5:23 Stunden nach einer tollen Sightseeing-Platzrunde in San Sebastian / Nordspanien einzuschweben. Der errechnete Spritverbrauch nach erneutem Volleranken beruhigt uns, und das Städtchen Hondarribia ist ein guter Platz, um den Urlaubsbeginn zu feiern...

Unerwünschte Gäste in Lissabon!

Quer durch alle Wolkenschichten geht's mit „Airway-Slot“ ab nach Lissabon. Bei starkem Gegenwind erreichen wir nur 70-80 kt Groundspeed, so daß wir viereinhalb Stunden fliegen - dies wird mit einem fantastischen Anflug über den Fluß Tejo und über die Stadt belohnt. Kaum gelandet und ausgerollt, erfahren wir, daß jeder Aufenthalt länger als 12 Stunden „very, very expensive“ ist. Da wir 3 Nächte hierbleiben wollen, starten wir sofort weiter nach Cascais, einem kleineren, äußerst netten Platz ca. 10 NM von Lissabon entfernt, wo wir ohne Probleme bleiben können.

Rundfahrt mit der alten Linie 28, Bummeln durch die Alfama, maurisches Viertel Mouraria, Abendessen auf den Docas, Nachtleben im Barrio Alto, Besichtigung des EXPO-Geländes (heute „Park der Nationen“), Bierfestival auf der Festung Sao Jorge - das sind nur einige der Highlights in dieser quirligen Stadt.

Der Katzensprung über den großen Teich...

Trotz gründlicher Flugvorbereitung, günstiger (Ost-) Windvorhersage und genauem Emergency-Briefing sind wir beide etwas nervös, als wir ab Cascais Richtung Santa-Maria / Azoren starten. Ich sitze heute links, denn „Funker“ Bernhard soll kommunizieren. Bald sehen wir in FL 80 nur noch Wasser unter uns, das GPS hat knapp 6 Stunden für die Strecke errechnet, und wir holen uns die erforderliche Atlan-

tik-Freigabe ein. Das funktioniert so: Lissabon gibt uns eine HF-Frequenz, auf welcher wir uns melden müssen - Bernhard rechnet die nötige Antennenlänge aus und begibt sich nach hinten zu unserem geliehenen Amateurfunkgerät - der Antennendraht wird mittels Angelwisch und durch einen Trichter beschwert durch ein Loch im Boden ausgefahren - die Clearance wird bei „Santa-Maria-Oceanic“ eingeholt. So haben wir auch trotz großer Entfernung Funkkontakt und können unsere „Estimates“ zu festgelegten Fixpunkten durchgeben! In Santa Maria warte ich vergebens auf Radar-Vectors zum ILS, da natürlich kein Radar vorhanden ist... so übe ich mich in einem Standard-Approach. Der Stopp auf Santa Maria dient heute nur dem Auftanken, da es nur auf dieser Insel Avgas für uns gibt!

Unser erstes Ziel: São Miguel, die größte Insel

Nur 50 NM von Santa Maria entfernt, auf dem Längengrad 25° W liegt die bekannteste Insel und mit 750 km² die größte - deshalb wird sie auch scherzhaft als „Festland“ bezeichnet. Auch hier empfängt man uns sehr freundlich und wir dürfen mit unserem Mietwagen zum Ausladen bis zum Flugzeug fahren. Der Flugplatz und auch unser erstes Hotel liegen in der Hauptstadt Ponta Delgada, und von hier aus wollen wir die Insel erkunden. Erste Eindrücke bestätigen, daß die Azoren zwar seit ihrer Besiedlung zu Portugal gehören (mittlerweile haben sie den Status einer autonomen Region), die Azoreaner aber doch ein sehr eigenes Völkchen sind. Wir sehen abgeschiedene Kraterseen, zerklüftete Lava-Formationen an der Küste, ruhige Wälder, Ananas-Pflanzungen und Teeplantagen und fahren mit dem Auto immer durch parkähnlich gepflegte, gigantisch große Hortensienhecken, die hier alle Straßen säumen.

Brodelnde Naturgewalten, Europas schönster Park

Unser zweites Übernachtungsziel auf São Miguel ist Furnas, ein malerisch gelegenes Thermalbad mit heißen Quellen und einem traumhaft gelegenen Hotel im Park „Terra Nostra“ mit warmem Quellwasser-Schwimmbecken. Von hier aus erforschen wir den östlichen Teil der Insel und erholen uns im warmen Plätscherbad. Wir lernen das typische Azorenwetter mit „4 Jahreszeiten an einem Tag“ kennen, haben aber meistens Sonne, angenehmen Wind und 25 – 30 °C. So kann man es trotz der hohen Luftfeuchtigkeit noch sehr gut aushalten.

Weiterflug zur zentralen Inselgruppe

Nach 5 Tagen Aufenthalt geht's weiter, Richtung 300°, 154 NM, Ziel „Horta / Faial“. Flugplanpflicht gilt auch für alle inner-azoreanischen Flüge! Während des Fluges fragt uns der Controller, ob wir die „örtlichen Gegebenheiten“ kennen - er meinte damit die Insel Pico mit ihrem steil aus dem Meer aufragenden, 7.700 ft hohen gleichnamigen Berg, welcher sich meist in Wolken hüllt und genau auf unserem Kurs liegt! Mit unseren zwei „Di Blasi“-Klappmotorrädchen und einem Taxi fürs Gepäck als Eskorte düsen wir in den weltberühmten Seglerhafen von Horta. Ein Muß auf Faial ist der Besuch des „Cafe Sport“ im Hafen, die Fahrt ins Inselinnere zum Naturerlebnis der Caldeira und die Besichtigung des jüngsten Vulkanausbruches 1957/58 in Capelinhos - alles in einem Tagesausflug zu machen.

Mit dem Boot von Horta nach Madalena / Pico

Zur nächsten Insel gelangen wir nach einer halbstündigen Bootsfahrt - unter großer Anteilnahme der übrigen Passa-

giere, die sich an unseren Motorrädchen gar nicht satt sehen können! Pico mit seinen schwarzen Lavagestein-Mauern, die die hellgrünen, saftigen Weinranken vor dem Wind schützen sollen, ist wieder ganz anders als die anderen Inseln und landschaftlich sehr reizvoll. Von hier aus stachen bis 1985 die Walfänger in See - Zeugen hierfür sind alte Walfangstationen, die heute als Museum zu besichtigen sind. Wir dürfen auf einer Motorbootfahrt Delphin-Schwärme aus nächster Nähe beim Jagen beobachten und lassen uns an einem Tag mit dem durchaus erschwinglichen Taxi quer über die Insel kutschieren.

Die Blumeninsel am westlichsten Punkt der Reise

Zurück mit dem Boot fliegen wir von Horta / Faial nach weiteren 5 Tagen zur Insel Flores, deren Flugplatz direkt in der kleinen Hauptstadt Santa Cruz liegt - das heißt die Stadt ist drumherum gebaut. Auf Flores leben nur knapp über 4.000 Menschen und wir lernen die 3 Gangarten der Azoren: langsam, ganz langsam, Stillstand besonders gut kennen. Alle sind sehr freundlich zu uns und auch hier hat sich in Windeseile die Story von den zwei verrückten Piloten mit den zwei Motorrädchen herumgesprochen! Flores liegt 330 NM von der östlichsten Insel Santa Maria entfernt und ist die blumenreichste Insel. Hier essen wir den besten Fisch, entdecken wir die schönsten Naturschwimmbecken im Meer und wandern wir auf dem spektakulärsten Weg der Azoren über dem Meer. Die 3 Tage vergehen viel zu schnell!

Blick in die Caldeira von Corvo



Sightseeing-Flug zurück nach Santa Maria

Im Abflug von Flores besichtigen wir noch aus der Luft die kleinste Azoren-Perle, Corvo, mit ihrem einzigartigen Krater im Inselinnern. Weiter über Graciosa, São Jorge und Pico geht's bei herrlicher Sicht zurück nach Santa Maria - diesmal VFR. Hier werden wir mit den Motorrädchen von einem „Follow-Me“ geleitet! Unsere letzte Inselstation haben wir als „Strand-erholung“ geplant, weil es dort Sandstrände gibt. Doch auch hier will alles erkundet werden, so daß kaum Zeit zum Baden bleibt. Santa Maria ist mit seinen terrassierten Weinhängen am Meer und mit den dichten Wäldern im Innern sehr lieblich und wieder völlig anders, so daß wir sagen können, jede Insel hat absolut ihren eigenen, unvergleichlichen Charakter und ihre Besonderheiten.



Anflug auf Santa Cruz

Adeus Atlantik - auf nach Porto

Zum zweiten Mal tanken wir die D-GEMB in Santa Maria voll und starten nach gründlicher Flugvorbereitung Richtung Festland. Dies ist allerdings erst möglich, nachdem der Tower in Santa Maria nach vergeblichem Rufen über Funk telefonisch „geweckt“ wird, um uns die Startfreigabe zu erteilen. Und wir dachten schon, unser Funkgerät wäre defekt! Nach 6 Stunden, 10 Minuten erreichen wir Porto, wo wir abends noch die Altstadt am Rio Douro erkunden. Bei dichtem Nebel starten wir IFR via Pamplona über die Pyrenäen nach Toulouse um dort nach Frankreich einzureisen. Dies klappt in Toulouse schnell und unkompliziert. Der anschließende Weiterflug über die Schluchten, Berge und den Fluß Tarn entlang, vorbei an Albi und Milleau nach Ruoms wird uns als besonderes Sichtflug-Schmankerl landschaftlich in bester Erinnerung bleiben.

Wir tanken voll - mit Rotwein!

In Ruoms, einem abenteuerlichen Grasplatz direkt am Fluss Ardeche gelegen, bereitet uns der dortige Fliegerclub einen herzlichen Empfang. Bei einem befreundeten französischen Winzer verbringen wir den Abend und beladen am nächsten Tag, nach genauer Weight&Balance, die Partenavia mit seinen hervorragenden Weinen. Die Zollformalitäten und das Tanken mit Avgas erledigen wir in Grenoble, um von dort aus nach 22 aufregenden Tagen abends glücklich und um viele Erlebnisse reicher wieder in Aschaffenburg zu landen.

Unser Resümee: Die Azoren sind mehr als ein paar Pünktchen im Atlantik und absolut eine Reise wert! Alle Flüge sind bei gründlicher Vorbereitung auch für VFR-Flieger machbar. Der Funk bereitet keine Probleme, und die Freundlichkeit der Azoreaner (wenn's auch manchmal etwas länger dauert ...) wird sicher jeden begeistern.

Sabine Gohlke

Sonnenfinsternis - 11. August 1999



Das Ereignis des Jahres 1999 war die Sonnenfinsternis. Natürlich waren auch die Flugzeuge vom FSC Aschaffenburg-Großostheim auf der Jagd nach dem Kernschatten.



Mehrere hatten Karlsruhe, nahe der zentralen Linie der Finsternis, als Beobachtungsort ausgesucht – und Glück gehabt: Pünktlich mit Beginn der Verfinsternis rissen die dichten Wolken auf, die etwa zweiminütige Phase der totalen Finsternis war ohne Unterbrechung zu beobachten, und mit Beendigung der totalen Finsternis zog sich schon wieder eine geschlossene Wolkendecke über den Karlsruher Flugplatz, der an diesem Tag wohl so viele Flugzeuge sah wie noch nie. Die Regenschauer auf dem Heimflug konnten die glücklichen Sonnengucker nicht mehr berühren.

Wilfried Müller †



Am 19.09.1999 verstarb Wilfried Müller nach langer, schwerer Krankheit im Alter von 68 Jahren.

Wir waren mit Wilfried Müller durch unsere gemeinsame Leidenschaft, das Fliegen, verbunden, aber ebenso durch Sympathie und viele gemeinsame Unternehmungen und Erlebnisse, die uns einander menschlich sehr nahe gebracht haben.

Wilfried trat bereits im Jahr 1961 in den Flugsportclub

Aschaffenburg ein. Er erlernte das Segelfliegen, 1962 kaufte er mit Jupp Heckmann zusammen die KA 6 E D-1008. Mit ihr ergänzte er dann seine Leistungsabzeichen um die Gold-C und alle 3 Diamanten, unter anderem durch einen 520-km-Flug nach Frankreich im Jahr 1968.

Schon 1963 erwarb Wilfried auch den Motorflug-Schein. Bald entdeckte er den sportlichen Motorflug für sich, und mit seinem ständigen Co-Piloten Erich Schlagmüller machte er sich einen Namen durch viele Siege bei Wettbewerben im Navigationsfliegen. Sein größter Einzelerfolg war der Gewinn des Deutschlandfluges 1969, dem bei Rallyefliegern begehrtesten Sieg. Der Siegespreis war ein Bölkow Junior Bo 208 für seinen Verein, der noch lange gute Dienste tat.

Wilfried wollte aber nicht nur an Wettbewerben teilnehmen, er wollte Verantwortung tragen und für die Weiterentwicklung des Sports arbeiten. So richtete er 1972 auf dem alten Flugplatz in Ringheim die Deutsche Motorflugmeisterschaft aus, 1980 auf dem neuen Flugplatz die Weltmeisterschaft im Rallyefliegen und 1988 nochmals die Deutsche Motorflugmeisterschaft.

Viele Jahre war Wilfried 2. Vorsitzender des Flugsportclubs. Diese Zeit war geprägt von rasanter Aufwärtsentwicklung, Erweiterung des Vereins, Verlegung des Flugplatzes und Aufbau des neuen Platzes. Wilfried hat entscheidenden Anteil daran, daß wir heute auf einen gesunden Vereinsbetrieb stolz sein dürfen.

Immer lag es ihm am Herzen, andere, junge Mitglieder mit seiner Begeisterung für das Fliegen, ob Segel- oder Motorfliegen, anzustecken. Wer das Glück hatte, mit ihm irgendwo in Deutschland herumfliegen zu können, mußte staunen über seine Kenntnisse: Er kannte sich überall aus wie in seiner Westentasche, zu jedem überflogenen Stückchen Deutschland wußte er Interessantes zu erzählen.

Nur ihm und seinem ständigen Copiloten Erich Schlagmüller ist es zu verdanken, daß das Rallyefliegen im Aschaffener Verein zu einer intensiv betriebenen Sportart wurde, die den Verein in ganz Deutschland bekannt (und lange Zeit gefürchtet!) machte. Mit dem vereinsinternen Wettbewerb, den er 1971 eingeführt und dem er den Namen „Rund um Charlie“ gegeben hatte, weckte er bei Nachwuchspiloten Interesse und Begeisterung. Wilfrieds großartig organisierte Deutsche Meisterschaft 1972 veranlaßte den damaligen Vor-

Wir trauern um

Wilfried Müller

am 19. September 1999
verstorben nach schwerer Krankheit

Dr. Helmut Binder

am 16. Februar 2000
durch einen Flugunfall mit seinem Sohn
Christoph ums Leben gekommen

Walter Fecher

am 5. April 2000
bei einem Flugunfall ums Leben gekommen.

Wir werden sie
in Erinnerung
behalten.



sitzenden der Motorflugkommission des DAeC, Hubertus Schröder, ihn als seinen Nachfolger vorzuschlagen. Wilfried nahm das verantwortungsvolle Amt an. In Rahmen dieses Amtes organisierte er sieben Deutschlandflüge (1975 bis 1987) und sechs Baden-Baden-Rallyes (1974 bis 1987); sein Stil beeinflusste lange und erfolgreich den Charakter aller Flugrallyes. Dabei bezog er viele Mitglieder des Aschaffener Vereins als Helfer mit ein und verschaffte diesen viele unvergessliche, wenn auch stressige, Erlebnisse.

Dem Leben im Verein galt seine besondere Aufmerksamkeit, viele schöne Feste gehen auf seine Initiative zurück. Noch in den Tagen vor seinem Tod plante er den nächsten Ausflug der Alten Adler, der Traditionsgemeinschaft langjähriger Vereinsmitglieder.

Wilfried Müller hat im Flugsportclub Aschaffenburg seine Spuren hinterlassen. Wir sind ihm dafür Dank schuldig. Er wird in unserer Erinnerung und in unseren Gesprächen lebendig bleiben!

Mike Amtmann

Das Landesjugendtreffen

findet heuer in Peißenberg und Paterzell statt (die beiden Orte liegen gaaaaanz weit hinter München).

Am Samstag, dem 16. Oktober 1999, trudelten gegen Mittag alle jugendlichen Luftsportler aus Bayern ein, um nach der anstrengenden Anfahrt sich erst einmal mit einem kurzen Mittagsimbiss zu stärken.

Im Anschluss daran fand dann die Landesjugendolympiade statt, bei der die Jugendlichen im Vereinsverband gemeinsam unterschiedliche Aufgaben lösen müssen. Dieses Jahr mussten wir unsere Können bei einer Erste-Hilfe-Übung und einem Theorietest unter Beweis stellen. Weiterhin durften wir uns auf einen dünnen Stahlseil über eine Matschpfütze



hangeln und später Papierflieger durch die Lüfte gleiten lassen - alles natürlich auf Zeit und Weite bewertet!

Nach einem Abendessen konnten wir entweder einem Vortrag über die WM lauschen oder der Landesjugendversammlung beiwohnen.

Am nächsten Tag stand dann nach dem Frühstück bei strahlendem Sonnenschein Flugbetrieb mit Oldtimern, Segelkunstflug und Gastflügen auf einem Duo Discus auf dem Programm. Anschließend fand noch die Siegerehrung statt. Unsere Mannschaft (Thomas Rauch, Udo Rauch, Kai Schwarzkopf, Florian Käufer, Jan Holtey und Yvonne Gerhard) hatte sich einen sagenhaften 5. Platz erkämpft - von über 20 teilnehmenden Mannschaften.

Yvonne Gerhard

Glückwunsch an unsere Jugend!

Das Volleyballturnier der bayerischen Luftsportjugend

Am 29. und 30. Januar 2000 fand das Volleyballturnier der bayerischen Luftsportjugend statt. Nachdem letztes Jahr die Jugend des FSC Aschaffenburg-Großostheim dieses Event ausgerichtet hatte, trafen sich Motorflieger, Motorsegler, Segelflieger und Ballonfahrer aus ganz Bayern dieses Mal in Dachau.

Nach einer ausgedehnten Party am Samstagabend ging es am Sonntag darum, den Meister des Volleyballspiels unter den Luftsportlern zu ermitteln.

Da wir vom FSC nur mit vier Jugendlichen vertreten waren, stellten wir mit Fliegern der Ottengrüner Heide eine Mannschaft und konnten zusammen einen beachtenswerten 7. Platz bei 14 teilnehmenden Mannschaften erkämpfen. Nach der anschließenden Siegerehrung machten wir uns erschöpft auf unsere fast vierstündige Heimreise.

Yvonne Gerhard

Segelflug 1999

Die Segelflieger des FSC Aschaffenburg-Großostheim können auf eine erfolgreiche und von vielen Highlights geprägte Flugsaison 1999 zurückblicken. Alle Flugzeuge und das übrige Gerät waren rechtzeitig zum Anfliegen Anfang März überholt, geprüft und klar zum Einsatz. An diesem Tag konnte unser 2. Vorsitzender, Otto Höfling, auch den ersten Start mit dem neuen Flaggschiff der FSC-Segelfluggruppe, unserem Duo Discus D-5744, durchführen. Selbstverständlich wurde dieses Ereignis abends dann gebührend gefeiert, und dem Vernehmen nach hat Otto im Laufe des Abends so etwas wie „... schöner als Arrow-Fliegen...“ oder so ähnlich gemurmelt. Am nächsten Tag wollte oder konnte er sich aber daran nicht mehr erinnern.

Unsere Aosta-Flieger kehrten Ende März auch mit schönen Flügen und einer hohen Ausbeute an Flugstunden wieder nach Aschaffenburg zurück.

Nachdem wir sehr früh in die neue Saison starten konnten und auch das Wetter uns das Jahr über verwöhnt hat, zeigen unsere Flugzeiten eine deutlich bessere Auslastung. Die Gesamtflugzeit unserer Segelflugzeuge hat um 30 % zugenommen, und das, obwohl wir 1999 ein Flugzeug weniger in unserer Flotte hatten. Es ist jedoch nicht zu Engpässen gekommen und mit einem Durchschnitt von ca. 160 Stunden/Flugzeug liegen wir im Vergleich der Segelflug treibenden Vereine sehr gut.

Weiterhin aufwärts entwickelt hat sich auch unsere Überlandfliegerei. Bei der Bayrischen Meisterschaft im Streckensegelflug erreichten wir unter 107 Bewerbern den 5. Platz !!! Im Vorjahr lagen wir auf Platz 10. Wir flogen motorlos 35.815 km weit, das ist beinahe einmal um die Erde und konnten damit unser Vorjahresergebnis verdoppeln. Mit dieser Steigerung um 100% liegt der FSC Aschaffenburg-Großostheim weit über der durchschnittlichen bayerischen (30%) bzw. bundesdeutschen (70%) Zuwachsrate. Aber auch die Einzelergebnisse können sich sehen lassen, insgesamt 9 Plazierungen unter den ersten 10 der gewerteten 5 Wettbe-

werksklassen. Stellvertretend seien hier die 2. Plätze von Jürgen Vad in der Einzelwertung und von Udo Rauch, Jan Holtey und Thomas Rauch in der Mannschaftswertung der Junioren genannt.

Diese Ergebnisse sind auf eine erfolgreiche Breitenarbeit zurückzuführen. In unserem Club beteiligten sich 18 Pilotinnen und Piloten an der Meisterschaft im Streckensegelflug – das ist etwa jeder 3. (incl. der Schüler sind es 24 %) unserer PPL-C-Inhaber! Zum Vergleich auch hier die überregionalen Zahlen: Bayernweit sind es 11 %, bundesweit sind es 12 %.

Der gute Ruf, den wir uns mit diesen Ergebnissen und dem starken Engagement in Bayern erarbeiten, erfährt auch die entsprechende Anerkennung. Unser Fliegerkamerad Albrecht Schmidt wurde auf dem Bayrischen Segelfliegtage am 28.02.2000 in Ingolstadt zum Vorsitzenden der Segelflugkommission im Luftsportverband Bayern gewählt. Außerdem war 1999 Großostheim der Austragungsort der Bayerischen Meisterschaften der Standard- und 15-m-Klasse. 14 Tage lang flogen hier Teilnehmer aus ganz Bayern um die Qualifikation zur Teilnahme an den Deutschen Meisterschaften 2000. Von unseren Mitgliedern konnten sich alle 2 Teilnehmer, Jürgen Vad und Carsten Runge dazu qualifizieren.

Noch ein Wort zur Breitenarbeit: Im Jahr 1999 waren 74 Mitglieder in der Sparte Segelflug gemeldet, 2000 sind es 91. Eine aktive Gruppe, ein attraktiver Flugzeugpark, engagierte Fluglehrer, eine funktionierende Infrastruktur und freundlicher Umgang miteinander reduziert deutlich die Nachwuchssorgen, über die so vielerorts geklagt wird.

Karl H. Becker

Motorsegler 1999

Ende 1998 und damit rechtzeitig zur Saison 1999 konnte das bis dahin älteste motorgetriebene Flugzeug des FSC, unser Falke SF 25 D, D-KAEE, durch einen modernen Kunststoffmotorsegler vom Typ Grob 109 A ausgetauscht werden. Dieses Flugzeug hat eine ansprechende Performance von ca. 100 Kts, eine respektable Reichweite von ca. 1.000 Km, eine gute CVFR-Instrumentierung, ist sehr geräumig, kurz: dieses Flugzeug ist ein ideales Reiseflugzeug. Woran liegt es aber, daß die Auslastung zu wünschen übrig läßt? Sicher, nach den US-Bestimmungen ist dieser Flieger durch seinen Verstellpropeller ein „High performance aircraft“ und die Bedienung dieses Flugzeuges ist etwas anspruchsvoller als die Bedienung eines Scheibe-Falken, aber mit einer gründlichen Einweisung und regelmäßiger Übung ist auch dieses Flugzeug vom normalen Piloten gut und sicher zu bewegen. Wer glaubt, hier Defizite zu haben, ist eingeladen, von Zeit zu Zeit einen kleinen „Refresher“ (wie die Profis) mit einem unserer Fluglehrer zu fliegen.

Zum Thema Auslastung: Unsere beiden Motorsegler waren im letzten Jahr etwa 700 Stunden in der Luft, d.h. pro Flugzeug ca. 350 Stunden. Damit liegen wir etwa in der selben Größenordnung wie der Motorflug. Die Steigerung gegenüber dem bereits hohen Vorjahresniveau liegt bei ca. 10 %.

Auf unseren Motorseglern wird viel und erfolgreich ausgebildet, vereinzelt eine Rallye geflogen, aber der typische Reiseflug findet leider noch viel zu selten statt. Dazu waren die Falken in der Vergangenheit auch nicht unbedingt attrak-

tiv (doch hat auch die IC schon das Mittelmeer und den Atlantik gesehen!), aber mit unserer G 109 sollte das anders werden. Eine Möglichkeit des Einstiegs in die Reise- und Auslandsfliegerei sind beispielsweise der Ausflug nach Sazena in Tschechien Ende August oder auch Ausflüge unserer Motorflieger. Hier kann auch der Anfänger erste Erfahrungen sammeln, da bei diesen Ausflügen eine Betreuung vorhanden ist.

Es gibt viel zu sehen – nix wie raus!

Karl H. Becker

Quo vadis, Segelflug?

Das Segelflugjahr 1999 war für uns sportlich sehr erfolgreich. Wir spüren jedoch bereits seit geraumer Zeit, im eigenen Club und auch in der Nachbarschaft, Veränderungen des gesellschaftlichen Umfeldes. Der Jahrtausendwechsel gibt besonderen Anlass, darüber nachzudenken, welche Änderungen und Veränderungen in der Gesellschaft auf unseren Sport einen Einfluß haben. Und auch zu fragen, ob dieser Einfluß positiv oder negativ ist, und wie wir mit diesen gesellschaftlichen Veränderungen umgehen können.

Da ist zum einen die soziale Akzeptanz der Fliegerei im Allgemeinen und der Segelfliegerei im Speziellen. Vor vielen Jahren waren die Flieger und Segelflieger Pioniere der Wissenschaft und Technik, die Gesellschaft war sehr fortschrittsgläubig. Das brachte den Fliegern eine ungeheure Sympathie entgegen, die viele Schwierigkeiten aus dem Weg räumte. Heute, wo der technische Fortschritt von vielen grundsätzlich in Frage gestellt wird, funktioniert dieser Automatismus nicht mehr – im Gegenteil, durch vielfach überzogene Umweltschutzideen (Stichwort: der Schatten eines Segelflugzeuges erschreckt einen Vogel beim Brüten und stellt damit den Bruterfolg in Frage) geraten wir zusätzlich in eine Schmutzdecke, in die wir nun wirklich nicht gehören. Wir müssen erkennen, daß wir hier der Gesellschaft gegenüber eine Leistung erbringen müssen. Dazu gehört Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit, um unsere sportlichen Ergebnisse und die erfolgreiche Jugendarbeit darzustellen. Wenn wir uns in dieser Weise als Flieger positiv positionieren, sind wir auch auf anderen Gebieten wesentlich weniger angreifbar, zumindest wird uns in einer solchen Diskussion aufmerksamer und vorurteilsfreier zugehört.

Da ist zum anderen ein starkes Anwachsen des zivilen Luftverkehrs zu sehen. So sehr wir das als Flieger vielleicht begrüßen mögen, so birgt dieses Anwachsen des Luftverkehrs aber auch Gefahren für unseren Sport. Wenn ich von Gefahren spreche, dann meine ich damit nicht eine Gefährdung des Luftverkehrs, sondern vielmehr die Tatsache, daß der gewerbliche Luftverkehr immer größere Teile des Luftraumes ausschließlich für sich beansprucht und uns als Segelflieger ausgrenzt, weil wir die Regel für die Benutzung solcher Lufträume aus technischen Gründen nicht erfüllen können und deshalb außen vor bleiben müssen. Wir spüren es deutlich – die Anzahl der Kontrollzonen nimmt zu, neuer Luftraum C wird eingerichtet, bestehender abgesenkt usw., kurzum, der Luftraum wird immer enger. Dieser Problematik können wir nur begegnen, indem wir uns als gleichberechtigte Partner



Start mit dem Duo Discus in das Jahr 2000: Silvester in Fayence!

der Luftraumnutzer darstellen. Dazu gehört eine große Disziplin im Einhalten aller Luftraum- und Luftverkehrsvorschriften. Nur so können wir uns als verantwortungsbewusste Luftfahrer darstellen. Hätten wir erst einmal den Ruf, es mit den Vorschriften nicht so genau zu nehmen, wäre der Weg nicht mehr weit, uns in Segelflug-Reservate zu verbannen. Eine solche Diskussion gab es bereits einmal 1970, das Ergebnis war die heute noch gültige Prüfordnung für das Luftfahrtpersonal, mit der eine Gleichstellung und weitgehend identische Ausbildung zwischen Segelflug und Motorflug erreicht wurde. Für uns Segelflieger bedeutete das mehr Aufwand bei der Ausbildung, aber es lohnte sich, die Ausbildung wurde besser und die Segelflug-Reservate waren vom Tisch. Im Interesse dieser Gleichbehandlung und deren Auswirkungen müssen wir allen Versuchen, die Segelflugausbildung weniger anspruchsvoll werden zu lassen, entschieden entgegen treten.

Aber nicht nur als Verantwortliche, sondern auch als Luftraumnutzer müssen wir uns in der Öffentlichkeit darstellen. Das geeignete Verfahren ist die Teilnahme an der Deutschen Meisterschaft im Streckensegelflug. Hier werden die geflogenen Strecken dokumentiert und können durch eindrucksvolle Zahlen dargestellt werden. Im Jahr 1999 wurden auf diese Weise 6,6 Millionen Kilometer registriert, das entspricht 165 Umrundungen der Erde !!!

Aber auch die traditionellen Werte der Segelfliegerei, Kameradschaft, gemeinsames Bauen und Reparieren der Flugzeuge haben sich in ihren Inhalten verändert. War in den Anfangstagen der Segelfliegerei die Kameradschaft zum Fliegen unabdingbar, so ist sie heute im normalen Flugbetrieb nur noch bedingt notwendig. Anders als früher, wo viele ein Segelflugzeug einen Hang hochwuchten mußten, anschließend wiederum viele „Gummihunde“ das Gummiseil strafften, um einen Glücklichen für vielleicht nur 20 Sekunden in die Luft zu katapultieren, kann heute ein einzelner sein Flugzeug mit den entsprechenden Hilfsmitteln alleine aufbauen, zur Startstelle bringen und sich von einem einzelnen Schlepper in die Luft ziehen lassen, um dann viele Stunden motorlos zu fliegen. Im Clubbetrieb bedeutet das, daß es sehr schwer ist, alle Teilnehmer am Flugbetrieb für

ein ganztägiges Mitmachen moralisch zu verpflichten. Auf horizontaler Ebene, das heißt unter gleichberechtigten und gleichqualifizierten Mitgliedern, können wir nur noch an die Einsicht appellieren und zum Beispiel verlangen, dass die Piloten ihre Flugzeuge auch selbst wieder in die Halle räumen, und dies nicht anderen überlassen. In der Ausbildung ist das anders: So lange unsere Fluglehrer und Schlepper den Schülern noch ganztägig unentgeltlich zur Verfügung stehen, können diese auch Gleiches verlangen, das heißt, ein Schüler hat einen Flugbetriebstag von Anfang bis Ende mitzumachen. Wer dazu nicht bereit ist, muß seine Ausbildung anderswo absolvieren.

Beim Bauen und Reparieren der Flugzeuge sieht es ähnlich problematisch aus. Waren früher die Flugzeuge aus leicht zu bearbeitenden Materialien wie Holz und Leinen, so dominieren heute High-Tech-Verbundwerkstoffe wie Kohle- und Aramidfasern, Materialien, die nicht mehr ganz einfach zu bearbeiten sind. Auch beim Personal gibt es Veränderungen. Waren bei den Fliegern früher häufig Menschen mit handwerklichen Berufen zu finden, so sind es heute zum großen Teil Schüler, Studenten, qualifizierte Angestellte - hier spiegeln sich die Veränderungen in der Gesellschaft. Mit unserer Methode, einfache Wartungs- und Pflegearbeiten selbst durchzuführen, Reparaturen und andere qualifizierte Arbeiten aber durch einen luftfahrttechnischen Betrieb durchführen zu lassen, haben wir einen vernünftigen Kompromiß gefunden, mit dem wir dem Zeitgeist Rechnung tragen und vielen Vereinen ein Stück voraus sind.

Eine Vielzahl von gesellschaftlichen Veränderungen haben ihren Niederschlag auch bei uns gefunden. Wie wir damit umgegangen sind, scheint der richtige Weg zu sein. Denn in den letzten fünf Jahren haben wir die Mitgliederzahlen in unserer Segelfluggruppe um 30 % steigern können. Wenn man bedenkt, daß die Mitgliederzahlen in den Luftsportvereinen im allgemeinen rückläufig sind, ein sehr gutes Ergebnis. Das darf uns jedoch nicht satt und träge machen, denn alles wird sich weiterentwickeln. Jederzeit eine gute Antwort auf die Veränderungen zu haben, wird nicht einfach sein.

Karl-Hans Becker

Das McDonald's Prinzip der Freizeitgesellschaft

Denkanstöße fand die RuC-Redaktion in einem Leserbrief aus dem aerokurier 5/99:

Sicher ist der Befund richtig, dass eine Gesellschaft noch nie so viel Freizeit hatte wie die unsere. Dabei stellt es jedoch einen Widerspruch dar, wenn die Menschen gleichzeitig beklagen, keine Zeit zu haben. Sie haben schon eine Menge Zeit, aber ihr Zeitmanagement funktioniert nicht mehr. Sie verzetteln sich mit einer Vielzahl von Aktivitäten. Gleichzeitig hat die Bindungswilligkeit und Bindungsfähigkeit an eine Gruppe, wie sie ein funktionierender Verein erfordert, rapide abgenommen. Alles muß schnell, leicht und sofort erlebbar sein – das McDonald's Prinzip der Freizeitgesellschaft.

Dem stehen die objektiven Anforderungen und zunächst für den Anfänger noch versteckten Reize eines Luftsportvereines diametral entgegen. Ohne die „Sekundärtugenden“ Zuverlässigkeit, Einsatzbereitschaft und Pünktlichkeit läßt sich ein Segelflugbetrieb nicht aufrechterhalten. Soweit zum soziologischen Befund unseres Dilemmas.

„Professionelles Vereinsmanagement“ liest sich gut (Bezug auf Editorial aerokurier 4/99). Aber jeder Insider weiß, mit wieviel Einsatz und Kreativität hier von vielen ehrenamtlichen Vorständen gute Arbeit geleistet wird, und sie sind auch bereit, sich den Herausforderungen zu stellen. Aber der Trend geht offensichtlich bundesweit gegen den Luftsport, vor allem in der Sektion Segelflug, und nicht nur wegen der Umwelt oder des Herrenfliegerimages. Nein, der gesellschaftliche Befund von Freizeitsofortverzehr ohne Engagement und Frustrationstoleranz vermasselt uns den Zulauf.

Wir sollten uns auf unsere Stärken besinnen. Wir haben ein tolles Angebot zu machen: Die Fliegerei als eine der schön-

sten (Neben)sachen der Welt und unsere Kameradschaft aus Notwendigkeit und Neigung. Keiner kommt ohne den anderen in die Luft. Bei uns kann die Gesellschaft Solidarität nachtanken! Wir brauchen uns mit unserem Kern nicht zu verstecken. Also ran an die Zeitungen, an die Schulen und Flugtage geplant.

Fliegen? Im Verein am schönsten!

Dr. Joachim Ralf, 59269 Beckum



Auf der Segelfliegersammlung des Luftsportverbandes Bayern (LVB) stellte sich unser Albrecht Schmitt zur Wahl für das Amt des Segelflugreferenten – und es hat ihn erwischt!

Wir wünschen *ihm* eine erfolgreiche Tätigkeit für den Segelflug in Bayern – und *uns*, dass uns sein Schwung und sein Engagement erhalten bleiben!

Rallye RUND UM CHARLIE 1999

Rund um Charlie ging's am 2. Oktober 1999 bei bestem Wetter mit 20 Mannschaften. Kräftig mitgemischt haben wieder unsere Gäste der Nachbarvereine, und die Kapp-Familie aus Babenhausen hätte Otto und Elfie fast den Sieg streitig gemacht – nur 5 Strafpunkte mehr hatten sie unterwegs aufgeladen. Auch die beiden Seligenstädter Hartmuts drängten ganz schön nach vorne, ließen aber Klaus und Volker noch ganz knapp den Vortritt. Die übrigen Gäste hielten sich – vornehm – ein bisschen zurück und überließen die übrigen der ersten zehn Plätze ganz höflich den Aschaffenburgern.

Diesmal führte die Route nach Westen bis in die Rheinpfalz, starker Wind und Turbulenzen erhöhten den Schwierigkeitsgrad und sorgten teilweise für einen recht ungemütlichen Flug.

Auch im Jahr 2000 wird die Rallye Rund um Charlie wieder stattfinden, geplanter Termin: 7. Oktober. Ob diesmal ein paar mehr Mannschaften aus dem Flugsportclub Aschaffenburg-Großostheim den Mut haben, ihr navigatorisches und fliegerisches Können auf die Probe zu stellen?

Ergebnis (Punkte sind Strafpunkte):

1 Höfling/Kronenberger, D-EHGM, 44	8 Fromm/Maletschek, D-KTIC, 105	15 Neumann/Henn, D-EBFB, 217
2 Kapp/Kapp, D-KDTA, 49	9 Dr. Kindling/Kindling, D-ETPS, 119	16 Schuck/Hörelmann, D-EEMB, 251
3 Schlagmüller/Cott, D-EHOR, 67	10 Dumke/Dumke, D-KIAB, 139	17 Dr. Blümel/Blümel, D-ECRQ, 297
4 Krink/Blinten, D-KIAB, 70	11 Becker/Becker, D-EEPH, 162	18 Besser/Lenk, D-KOMS, 306
5 Lotz/Kleit, D-KTIC, 82	12 Diller/Wombacher, D-ETPS, 168	19 Schwab/Schwab, D-EAPS, 469
6 Ruffer/Fluhr, 94	13 Nebel/Späth, D-KEWW, 189	20 Schellenberger/Wolf, D-EBZH, 534
7 Heßler/Godoy, D-KOMS, 97	14 Brand/Specht, D-ERCM, 203	





Ausbildungsboom

Rekordverdächtig sind die Zahlen, die unser Ausbildungsleiter der Motorflugschule, Bernhard Gohlke, auf der Hauptversammlung nennen konnte:

Mit sieben PPL-A Schülern begann das Jahr 1999, mit 19 endete es! Dazu kommen Ende '99 noch drei Umschüler von PPL B auf PPL A, drei CVFR-Schüler und zwei Theorieschüler. Fünf Schüler beendeten ihre Ausbildung mit bestandener PPL-A- und zwei mit der CVFR-Prüfung. Sechs FSC-Mitglieder konnten die PPL-A- Lehrberechtigung erwerben, fünf von ihnen sind mit der Ausbildung inzwischen ganz und einer fast fertig. 1999 wurden 708 Stunden auf Motorflugzeugen allein in der Schulung geflogen!

In dem im Frühjahr 2000 neu begonnenen Kurs sind acht Schüler und zwei Umschüler, so dass die Motorflugschule derzeit 27 Schüler, dazu mehrere Um- und CVFR-Schüler ausbildet!

Bleifrei Super Plus für Flugmotoren?

Im Sommer 2000 darf man die Anerkennung amerikanischer STC's (Supplemental Type Certificate) durch das Luftfahrt-Bundesamt erwarten, welche den Betrieb einer größeren Zahl von Flugzeugen mit niedrig, d.h. unter 1:8,5 verdichteten Flugmotoren mit bleifreiem Super-Plus-Benzin ermöglichen werden. Der DAeC hat beim LBA ergänzende Musterzulassungen (EMZ) auf der Grundlage dieser STC's für 29 Flugzeugmuster beantragt und wird Eigentümer der EMZ sein. Der Halter eines betroffenen Flugzeugs, der diesen Sprit nutzen will, wird sich nach Veröffentlichung der EMZ bei einer Vertretung der amerikanischen Firma Peterson Aviation in der Schweiz die nötigen Unterlagen für 300 bis 500 DM kaufen müssen, in welchen die nötigen Umrüstungs- und betrieblichen Maßnahmen festgehalten sind.



Ministerpräsident Stoiber auf dem Weg zum Pavarotti-Konzert via Flugplatz Aschaffenburg

Nachtflug: Überland nur noch mit Flugplan

Beim Nachtflug im nächsten Winterhalbjahr sind wichtige Änderungen zu beachten: Alle Flüge, die über die Umgebung des Startplatzes hinausführen, sind neuerdings flugplanpflichtig – auch wenn sie den kontrollierten Luftraum nicht berühren!

Die für Flüge mit Flugplanpflicht obligatorische Flugverkehrsfreigabe gilt unter gewissen Bedingungen als erteilt.

Genau ist dies in der AIP VFR, ENR 1-13/15, ENR 1-19 (APR 2000) nachzulesen.

Wolfgang Wagner und seine GlaStar.
Der Erstflug im Jahr 2001 scheint keine Utopie mehr zu sein!

Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP)

Jahreshauptversammlung vom
17. bis 19.9.1999 in Aschaffenburg

Die Jahreshauptversammlung der VDP - Vereinigung deutscher Pilotinnen e.V. fand in diesem Jahr in Aschaffenburg statt, mit viel Aufwand organisiert von Sabine Spilger (damals noch nicht Gohlke), VDP-Mitglied und Marketingleiterin des Wohn-Center Spilgers in Oberrburg.

Über 90 Personen, darunter 60 VDP-Mitglieder (und davon 7 Damen aus dem FSC Aschaffenburg!) konnte die VDP-Präsidentin Heidi Galland zu dem Treffen begrüßen. 16 Pilotinnen landeten mit ihren Maschinen auf unserem Platz...

Schon vor der Ankunft absolvierten sie einen sportlichen Wettkampf in Form einer Anflugrallye, die sie zu Sehenswürdigkeiten des Spessarts und des Odenwaldes führte. Mike Amtmann war der professionelle Ausrichter und Organisator dieser interessanten Rallye.

Die Jahreshauptversammlung der Pilotinnen ist nicht nur ein fliegerisches Ereignis, sondern dient neben dem fachlichen Gedankenaustausch auch dem kulturellen Anspruch. Hier hatte Aschaffenburg mit seiner 1000-jährigen Geschichte, dem Schloß Johannisburg, der Stiftskirche und dem Park Schönbusch den Pilotinnen viel zu bieten. Ein besonders informatives, fliegerisches Schmankerl war der Besuch des deutschen Wetterdienst in Offenbach.

Die Jahreshauptversammlung am Freitagabend war vor allem von zwei Themen beherrscht: Erstens dem Einsatz der VDP für bessere Chancengleichheit von Frauen in der gewerblichen Luftfahrt und zweitens der Priorität der Nutzung von neuen Kommunikationsmedien, um die VDP noch bekannter zu machen. So wurde die Web-Site im Internet unter:



Vor der Stiftskirche in Aschaffenburg stellen sich gut gelaunte VDP-Mitglieder dem Fotografen.

<http://www.pilotinnen.de> präsentiert, die den Informationsaustausch in Zukunft sicher erleichtern wird.



Frauen in der Luftfahrt zusammenzubringen, sie in ihrem Selbstverständnis als Pilotinnen zu unterstützen, in Aus- und Weiterbildung zu fördern, Fly-Ins und Rallyes auf nationaler und internationaler Ebene zu organisieren, sind nach wie vor die Hauptaufgaben der VDP. Die Sportfliegerei hat in der VDP einen wichtigen Stellenwert. Frauen, die sich sportlich engagieren und besonders begabt sind, werden von der VDP finanziell gefördert.

Die VDP hat rund 300 Mitglieder. Aufgenommen werden nur Frauen mit gültiger Lizenz für Motorflugzeuge, Hubschrauber, Segelflugzeuge, UL's und Ballone. Auch fördernde Mitglieder (auch Herren!) sind willkommen.

Sabine Gohlke



*Van
Fliegerkinnich*

...in den siebten Himmel

Wir haben geheiratet!

31. Dezember 1999

Immehof, Omarara, Namibia

Hessensternflug '99: Ziel EDFC

Den Flugplatz Aschaffenburg hatte sich der Hessische Luftsportbund diesmal als Ziel des Hessensternfluges auserkoren. Los ging's in Breitscheid. Die Hessensternflieger waren mit dem Empfang, dem Service am Flugplatz und auch mit der Abschlussfeier im Aschaffener Schloss Johannisburg sehr zufrieden.

Leider waren keine Aschaffener mit von der Partie - obwohl der Hessensternflug sicher der Navigationswettbewerb ist, bei dem Aschaffener Teams die meisten Siege zu verbuchen haben. Darüber hinaus blieben drei Wanderpokale für die beste Vereinsmannschaft (Addition der zwei besten Teams aus einem Verein) nach jeweils drei Mannschaftssiegen in Reihe bei den Aschaffenern!!!

Die erfahrungsgemäß gute Durchführung, die geringen Kosten (man kann am Samstag anfliegen, spart also eine Übernachtung) und mehr machen diesen jährlich stattfindenden Wettbewerb zu einer heißen Empfehlung für Einsteiger!



Die Top-Nachricht vom 31.12.1999.

Wir gratulieren ganz herzlich!

IT'S STILL SAFE TO FLY

Don't we all just love to tell nonpilot friends that other forms of transportation are more dangerous than airplanes?

Here are the latest numbers, straight from the NTSB, to back you up. In 1998 in the United States and its territories, 43,920 people died in transportation-related accidents. Aviation accounted for 683 deaths, with 621 of them in GA. Bicyclists, recreational boaters, and people walking in front of trains notched 794, 808, and 831 fatalities, respectively.

(avweb vom 13.9.99 www.avweb.com)

TAF – nur die halbe Wahrheit!

TAF's sind eine wichtige Informationsquelle für die meteorologische Flugplanung. Nach neuen internationalen Vereinbarungen sind sie allerdings allein auf die Bedürfnisse der internationalen Verkehrsflughafen ausgerichtet. Selbst Low-Level-IFR-Fliegern werden in den TAF's manche für sie wichtige Informationen vorenthalten. Sichtflieger können erst recht böse Überraschungen erleben. Manche für sie bedeutsame Wettererscheinungen und -änderungen werden nicht mehr mitgeteilt. Der Deutsche Wetterdienst (DWD) selbst warnt vor Fehlinterpretationen – dem Vernehmen nach wurden die Einwände der Vertreter der Allgemeinen Luftfahrt in den zuständigen internationalen Gremien gegen die für diese Mängel ursächlichen Neudefinitionen überstimmt

TAF – Hauptabschnitte (selbständige TAF-Abschnitte)

Ein TAF beginnt mit einem selbständigen Abschnitt (Hauptabschnitt), dem eventuell weitere Hauptabschnitte folgen. Diese werden mit der Gruppe FM (= from) eingeleitet. Jeder Hauptabschnitt enthält eine "vollständige" Beschreibung des zu erwartenden Wetters (mindestens Wind, Sicht, Wolken oder CAVOK), die komplette voranstehende Vorhersage wird ab dem angegebenen Zeitpunkt ungültig. Beispiel: FM1400 bedeutet, daß die voranstehende Vorhersage bis 14.00 UTC und die nachfolgende Vorhersage ab 14.00 UTC gültig ist.

Aber: Nicht alle Wettererscheinungen, die für Sichtflieger von Bedeutung sind, dürfen "verschlüsselt", d.h. in die Vorhersage aufgenommen werden!!! Folgende Einschränkungen wurden *international* vereinbart:

- Bei der Beschreibung der zu erwartenden Wettererscheinungen im ersten Hauptteil und ggf. nach der Änderungsgruppe FM werden *keine* leichten Niederschläge (Ausnahme gefrierend oder Sprühregen), *kein* Nebel (Ausnahme gefrierend) und *kein* Dunst angegeben.
- Es werden *nur* Wolken mit Untergrenze unter 5000 ft angegeben, außer Cb's. Sind solche nicht vorhergesagt, treffen aber auch CAVOK oder SKC (= sky clear) nicht zu, wird NSC (= nil significant cloud) angegeben. Dies kann zu unangenehmen Überraschungen führen: Startet man bei einer Vorhersage von z.B. FEW035 für den Zielraum, kann man dort neben den vorhergesagten 1 bis 2 Achtern in 3500 ft durchaus 8/8 in 6000 ft antreffen!

TAF - Unterabschnitte

Wegen der nötigen Festlegung der neuen Vorhersage auf einen bestimmten Zeitpunkt wird die Gruppe FM von den Wetterberatern nicht gerne verwendet. Lieber hängt man



Dreimal drei Tage waren die Mannschaften des Deutschen Hubschrauber-Clubs mit mehreren Maschinen in Großostheim zu Gast, um für die Hubschrauber-Weltmeisterschaft 1999 Teilnehmer auszuwählen und zu trainieren. Im Bild: Volker Betzler beim Absetzen des Wassereimers auf einen Mini-Tisch.

hierzulande an den einzigen Hauptabschnitt Unterabschnitte an, die nach der Gruppe **BECMG** [= becoming, übergehend] eine erwartete dauerhafte Änderung oder nach **TEMPO** [= temporary, zeitweise] eine zeitweise Änderung einzelner Wetterelemente beschreiben. Wetterelemente, die sich nicht ändern, werden hier nicht erneut genannt; das Ende einer signifikanten Wettererscheinung (mäßiger/starker Niederschlag, Gewitter ...) wird durch NSW (= nil significant weather) angezeigt.

Natürlich kann in einem TAF mit mehreren Hauptabschnitten jeder Hauptabschnitt solche Unterabschnitte enthalten.

Beispiele: BECMG 1719 leitet einen Unterabschnitt ein, der Wetteränderungen beschreibt, die frühestens um 17 UTC beginnen und spätestens um 19 UTC abgeschlossen sind. TEMPO 1719 leitet einen Unterabschnitt ein, in dem zeitweise Änderung einzelner Wetterelemente in der Zeit zwischen 17 UTC und 19 UTC vorhergesagt wird.

Auch hier ein dickes **Aber:**

- Änderungen der Sichten werden nach den Änderungsgruppen BECMG oder TEMPO *nur* angegeben, wenn die Grenzwerte 150, 350, 600, 800, 1500, 3000 oder 5000 m erreicht, über- oder unterschritten werden.
- Änderungen der Hauptwolkenuntergrenze (ceiling) werden nach den Änderungsgruppen BECMG oder TEMPO *nur* angegeben, wenn die Grenzwerte 100, 200, 500, 1000 oder 1500 ft erreicht, über- oder unterschritten werden.



- Änderungen des Bedeckungsgrades oberhalb 1500 ft werden *nicht* angegeben. (Tritt jedoch zusätzliche tiefe Bewölkung unterhalb 1500 ft von 5/8 oder mehr - ceiling! - auf, werden wieder alle vorhandenen Wolken unterhalb 5000 ft beschrieben.)
- Die Wettererscheinungen leichter Niederschlag, Nebel, Dunst werden nur angegeben, wenn sie eine Sichtverschlechterung begründen.

Verschlechtert sich die Sicht zum Beispiel innerhalb des neunstündigen Vorhersagezeitraums eines TAF's von anfänglich schönen 10 km auf 6 km, oder von 4500 m auf 3500 m, oder sinkt die Hauptwolkenuntergrenze von 4500 ft auf 2000 ft, oder wird aus einer 2/8-Bedeckung in 4000 ft eine 8/8-Bedeckung, wird der Leser des TAF's nicht gewarnt – selbst wenn aus anderen Gründen ein BECMG- oder TEMPO-Unterabschnitt eingebaut ist.

Zum Schluß noch drei Beispiele zum Üben - und als Warnung! Die in eckigen Klammern stehenden Elemente wären zwar für den Sichtflieger sehr informativ und wichtig – aus den oben genannten Gründen erscheinen sie aber in Wirklichkeit gar nicht im TAF.

a) Hamburg, Vorhersage 13 - 22 UTC:
 13.00 UTC: Wind 050°, 10 kt, Sicht 4000 m, leichter Schneefall, 8/8 Stratus in 1000 ft, keine Änderung;
 EDDH 131322 05010KT 4000 [-SN] OVC010=

b) Frankfurt, Vorhersage 07 - 16 UTC:
 07 UTC: Wind 240°, 5 kt, Sicht 30 km, 2/8 Cumulus in 3500 ft, 8/8 Stratocumulus in 5000 ft
 10 UTC: Sicht 2000 m, leichter Schneeregen, 8/8 Nimbostratus in 2200 ft
 14 UTC: zeitweilig Sicht 1200 m, mäßiger Schneefall, 6/8 Stratus in 500 ft, 8/8 in 2200 ft:
 EDDF 220716 24005KT 9999 FEW035
 [OVC050] FM 1000 24005KT 2000 [-RASN]
 OVC022 TEMPO 1416 1200 SN BKN005
 OVC022=

oder:
 EDDF 220716 24005KT 9999 FEW035
 [OVC050] BECMG 0910 2000 -SNRA
 [OVC022] TEMPO 1416 1200 SN BKN005
 OVC022=

c) München, Vorhersage 04 - 13 UTC:
 04 UTC: Wind 090°, 2 kt, Sicht 400 m, Nebel, wolkenlos
 08 UTC: Sicht 2500 m, feuchter Dunst, 4/8 Stratus 400 ft
 10 UTC: Sicht 8000 m, 5/8 Cumulus in 3500 ft:

EDDM 080413 09002KT 0400 [FG] SKC
 FM 0800 09002KT 2500 [BR] SCT004
 FM 1000 09002KT 8000 BKN035=
 oder:
 EDDM 080413 09002KT 0400 [FG] SKC
 BECMG 0708 2500 BR [SCT004] BECMG 0810
 8000 [BKN035]
 (BKN035 entfällt hier, da die Änderung der Bewölkung oberhalb 1500 ft stattfindet!!!)

Und die Moral von der Geschichte: Flugplanung alleine auf der Grundlage von TAF's, die ja nur punktuelle Vorhersagen liefern, war schon immer nicht ausreichend. Mit den nur

schwer interpretierbaren neuen TAF's wird sie aber fahrlässig. Andere Quellen sind hinzuzuziehen. Mit Faxabruf (der auch mit Faxgeräten ohne Polling-Funktion klappt), dem sehr empfehlenswerten und interessanten pc_met-Internet-service (siehe www.dwd.de, DM 150.00 pro Jahr) oder gar dem inzwischen in der Windows-Version lieferbaren pc_met (ein tolles Programm – wenn noch einige Fehler und schwere Mängel in der Anleitung ausgeräumt werden) stehen sehr gute Hilfsmittel für das Selbstbriefing zur Verfügung – und in schwierigen Situationen sollte man die gute (na ja ...) alte mündliche Beratung per Telefon nicht ganz vergessen.

Die Hinweise und Beispiele wurden den Unterlagen des DWD-Seminars am 27./28.11.99 und dem Lehrbuch "PPL Wetter" von Eckart Butteltmann (dem ich auch für die Durchsicht und Korrektur dieses Artikels danke!) entnommen. Dieses Buch, das kurz und bündig, gut geordnet und leicht auffindbar alle Inhalte darstellt, die für Prüfung und fürs Pilotendasein wichtig, nützlich oder interessant sind, und das es in einer VFR- und einer IFR-Ausgabe gibt, ist sehr empfehlenswert!

Eckart Butteltmann: PPL-Wetter
 368 nicht sehr dicht beschriebene Seiten im DIN A5-Format im Ringordner, mit optionalem Berichtigungsdienst
 38,00 DM zzgl. Versandkosten
 PPL-Wetter-Verlag,
 Käthe-Kollwitz-Str. 3, 64859 Eppertshausen;
 E-Mail: PPL-Wetter-Verlag@t-online.de



Michael Amtmann

Zweimal pc_met

Der Deutsche Wetterdienst bietet ein interessantes Selbst-Briefing-System per Internet an, den **pc_met Internet-Service**, nicht zu verwechseln mit dem Programm pc_met (s.u.). Den Zugang dazu erkaufte man sich mit einer Jahresgebühr von 150 DM. Geboten wird ein recht flotter online-Zugang zu folgenden Produkten des DWD:

- Warnungen (Airmets, Sigmets, Platzwarnungen)
- METAR's (zehn verschiedene Regionen zur Wahl, von „Deutschland“ bis „Balkan, Türkei“)





- TAF's (dito, 9- und 18-Stunden-TAF's)
- Bilder (Meteosat sichtbar und infrarot, Radar-Composit-Bilder (Niederschläge))
- Segelflugwetterbericht (acht Regionen)
- Ballonwetterbericht (sieben Regionen)
- Flugwetterübersicht (sechs Regionen in Deutschland, dazu Österreich und Schweiz)
- GAFOR-Berichte (Nord, Süd, Grafik, Österreich, Schweiz)
- Europa-Karten (Wind/Temperatur in verschiedenen Flugflächen, Significant Weather Chart SWC)
- Nordatlantik-Karten (analog)
- Bodenvorhersage (verschiedene Zeiten)
- Wind Mitteleuropa (verschiedene Zeiten und Flugflächen)
- Segelflugkarten (Konvektionskarten, Wind, verschiedene Regionen, mit Prognose Folgetag)
- Ballonfahrerkarten
- Analysekarten (verschiedene Flugflächen)
- Höhenkarten (Temperaturen)
- Alpenkarten (Konvektion, Wind)7

Prädikat: „Empfehlenswert“

Informationen und Anmeldung über www.dwd.de!

Das bekanntere Angebot des DWD ist das **Programm pc_met**, das in seiner Windows-Version eine schwere Geburt mitgemacht hat und noch immer in manchen Punkten unbefriedigend funktioniert – das Konzept ist gut, es erlaubt Offline-Bearbeitung einer immensen Datenfülle, die man sich (selektiert!) online vom DWD-Rechner herunterladen kann. Das so erreichbare Produktangebot übertrifft das des oben beschriebenen Internet-Service bei weitem. Der DWD arbeitet an den Fehlern, es kommen laufend Updates per Internet. Die Leute an der DWD-Hotline müssen zwar schon total genervt sein, sind aber immer noch freundlich und hilfsbereit. Es ist zu hoffen, dass in einigen Monaten auch hierfür das Prädikat „empfehlenswert“ vergeben werden kann. Derzeit lautet der Rat: Noch ein bisschen abwarten!

Argumente zur Flugtauglichkeit

Patrick (3) ist auf seinem ersten Flug sehr still, bald etwas grün, und die Spucktüte muß her.

Schnelle Landung nach 11 Flugminuten. Kaum am Boden, wird Patrick wieder mutig: „Wann fliegen wir wieder? Ich will heute noch einmal fliegen!“

Einwand der Mama: „Aber Du hast doch gerade beim Fliegen in die Tüte spucken müssen!“

Darauf Patrick: „Aber die war doch noch gar nicht voll!“

Das DWD-Programm pc_met: Jede Menge Information - noch mit Schönheitsfehlern!



Training unbegrenzt

Das druckfrische Cheyenne-Rating stand im Flugschein, trotzdem war ich völlig unzufrieden. Natürlich ist ein neues Rating nicht mehr als eine Lizenz zum Lernen. Aber hier war's dumm gelaufen, für 13 Flugstunden hatte ich 7 Monate gebraucht. Der übliche Stress halt.

Da half jetzt nur noch eins, Flight Safety, die berühmte Schule der Profis in Lakeland, Florida.

Montag, 8:30, ich bin früh dran, weil ich einen guten Platz im Klassenzimmer will. Einer ist trotzdem schon da, Rob, Major bei der Army, er leitet eine Flugbereitschaft für Generale und Botschafter mit Hubschraubern und einer King Air, und soll jetzt noch eine Cheyenne bekommen.

Punkt acht erscheint unser Theorie-Lehrer für die nächsten fünf Tage. Ralph Roeper war über zehn Jahre bei Piper und hat fast jeden Typ aus der Cheyenne-Baureihe geflogen. Es bleibt bei zwei Schülern, und während der nächsten Tage können wir feststellen, daß Ralph tatsächlich mit jeder Cheyenne-Schraube und -Niete per Du ist.

Bob hat Bilder von „seiner Cheyenne“, und Ralph sieht sofort, um welches Baujahr es sich handelt und welche Paneländerungen nicht original sind. Von meiner möchte er die Seriennummer, damit er genau auf dieses Modell eingehen kann. Leider kann ich mangels einer eigenen Cheyenne damit nicht dienen. Gut, gehen wir eben durch alle Versionen. Ob ich denn wenigstens weiß ob es eine Cheyenne I oder II wird. Weiß ich nicht. Wie lang ist denn der Flugplatz? „2400 ft“, das ist arg kurz. Für die nächsten Tage bleibt das mein Hauptthema, Starts und Landungen auf kurzen Plätzen.

Unsere Schulungsunterlagen sind einfach gut. Ein fünf Zentimeter dicker Ordner, etwa DIN A4, bestens gegliedert nach Thema und Cheyenne I, II, IIXL und 1040.

Während der fünf Tage arbeiten wir ihn in vier Theoriestunden jeden Morgen gründlich durch. Und nicht nur das, uns wird jede mögliche Cheyenne-spezifische Schwachstelle, jeder denkbare elektrische Fehler und jedes je vorgekommene Motorproblem erklärt. Sehr systematisch wird vorgegangen. Ein System wird erklärt, und dann kommen die möglichen Fehlfunktionen, und wie man damit fertig wird. Der jedem Zweimot-Kolbenmotor-Piloten eingeblaute Satz: „toter Fuß gleich toter Motor“, also da, wo kein Druck im Seitenruderpedal ist, sitzt auch der defekte Motor, wird uns als erstes wieder ausgetrieben. Was mir neu war, bei

Turbinentriebwerken gibt es Fehler, die statt zu Leistungsabfall zu zwei- bis dreifacher Nennleistung und natürlich schneller Zerstörung des Triebwerks führen! Fuel Control Unit Runaway nennt man sowas.

Mittagessen gibt es nebenan bei den „SkyChefs“, einer Schule für Airline-Köche, für fünf Dollar ein volles Menü.

Der Plan für die Nachmittage: eine Stunde Simulator-Briefing, zwei Stunden Simulator als Kapitän, zwei Stunden als Copilot, und wieder eine Stunde Briefing.

Der Schwerpunkt liegt bei den Systemen aus der Theorie am Vormittag, aber das ist nur die Würze.

Flight Safety hat zwei Cheyenne-Simulatoren, einer ist für uns, auf dem zweiten lief ein Cheyenne-Kurs in spanisch.

Der Simulator besteht aus einem naturgetreuen Cheyenne-II-Cockpit, hinter den Piloten ist ein Sitz für den Lehrer mit der üblichen Schalttafel zum Einstellen der „Gemeinheiten“. Das ganze ruht auf Hydraulikzylindern, die die Kabine in alle Richtungen drehen und kippen können, um ein lebensechtes Fluggefühl zu vermitteln. Die Hydraulik wird über einen DEC Alpha Rechner im Computerraum gesteuert, und das System erlaubt naturgetreue Nachtanflüge auf die verschiedensten Flugplätze bei jedem Wetter. Die Rechenleistung eines dieser Rechner ist heute bei ALDI für unter 2000,-DM zu haben. Daher erlaubt der Blick durch die Windschutzscheibe nur Nachtszenarios, die natürlich wesentlich weniger Rechenleistung als eine Tageslandschaft mit allen Details erfordern. Aber macht nichts, die Nacht gehört sowieso den Profis.

Tatsächlich ist der Simulator so gut, daß ich schon im Start vergesse, daß ich nicht im Flugzeug sitze.

Zunächst geht's aber ganz profan mit dem Abarbeiten der Checklisten los. Ziemlich umfangreich bei der Cheyenne. Hier wird uns auch die nächsten Tage nichts geschenkt. Die Checkliste wird unser Gebetbuch.

Der erste Tag im Simulator ist Airwork, Kreise rechtsrum, linksrum, aufwärts, abwärts, überziehen, das ganze Programm nachts und bei null Sicht. Das größte Problem für uns beide ist der Übergang 60 m über der Landebahn vom Instrumenten- zum Sichtflug. Grauslige Landungen, wir sind froh, wenn wir die Bahn treffen.

Ernest (Ernie) Osborne, unser Simulator-Lehrer hat sich vorgenommen, dieses in den nächsten Tagen zu ändern. Welch ein schöner Streß. Jeden Abend ist ein Hemd durch-

Für viele nur ein Traum – die Piper Cheyenne



geschwitzt, und wir sind stolz, wie wir uns geschlagen haben. Dabei läßt uns Ernie nichts durchgehen. Er hat es einfach drauf. Zum Beispiel: „Öldruck rechte Turbine ok“ wird beim Anlassen etwas flüchtig gelesen, ehrlich gesagt: nur gelesen, aber nicht hingesehen. Prompt läuft nach dem Start die rechte Turbine wegen fehlendem Öldruck heiß und muß stillgelegt werden. Ernie ist eben ein ganz alter Hase mit mehr als 30 000 Flugstunden, davon die meisten auf einer Galaxy. Am vierten Tag haben wir die Standardverfahren begriffen, fliegen tadellose Instrumentenanflüge, natürlich mit einem stillgelegten Motor, und sowie wir auch nur etwas übermütig werden, fällt garantiert sofort irgendein weiteres System aus oder mindestens weht plötzlich der Wind aus einer anderen Richtung.

Dabei kriegen wir aber immer noch eine genügende Dosis Erfolgserlebnis als weiteren Ansporn verpaßt. Ernie fordert uns bis an unsere Grenzen, aber eben nur bis dahin und nur selten darüber. Das ist offensichtlich die Erklärung für die enormen Fortschritte, die wir beide machen.

Am Freitag kommt dann die Kür. Wir hätten alles durch und sollen uns was wünschen. Ich möchte die kürzeste Landebahn, die das Simulatorprogramm kennt. „Kein Problem, du landest auf einem Flugzeugträger“. Das halte ich schlicht für nicht machbar und wir einigen uns darauf, daß der Flugzeugträger mit dreißig Knoten relativ in den Wind fährt.

Rob ist zuerst dran, und so kann ich mir das erst einmal als Copilot anzusehen. Wir bekommen eine weitere Hilfestellung. „Die beiden Lichter links hinter dem Flugzeugträger sind von einem Zerstörer, da müßt ihr 600 Fuß hoch sein.“

Was für eine Szenerie: Ein winziges Rechteck blinkt weit voraus in der Nacht, das Flugdeck mit seiner Lauflichtbefeuerung. Dazwischen, kaum auszumachen, ein weißes und ein rotes Licht, der Zerstörer. Langsam kommen wir näher, und das Rechteck wird zu einer viel zu kurzen Landebahn. Schemenhaft fliegen wir über so etwas wie ein Schiff,

etwas höher als 600 Fuß. Links auf dem Flugdeck wird der „Meatball“ erkennbar, oder heißt es Meetball. Eine Lichttafel mit einer runden Anzeige, die dem anfliegenden Piloten den richtigen Gleitpfad anzeigt. Leider weiß keiner von uns, wie man sie interpretieren muß. Ernie war bei der Air Force und nicht bei der Marine. Rob fliegt langsam, kommt etwas zu hoch, verschenkt ein paar Meter, schwebt, setzt auf, Schubumkehr und voll in die Bremsen. Einen Moment lang sieht es so aus als würde es klappen, dann kippen wir über das Ende des Flugdecks ins Wasser.

Jetzt zeigt uns Ernie, daß es doch geht. Hier fliegt ein Köhner, alles paßt, Anflug, Aufsetzpunkt, und die Cheyenne steht gute sechzig Meter vor dem Ende des Decks.

My turn. Keine Frage, wenn man gesehen hat, wie es geht, dann ist es leichter. Ich fliege so langsam wie möglich, im Endanflug die Fahrt genau auf der roten Linie, kurz vor dem Flugdeck, das jetzt beängstigend weit aus dem Wasser ragt, wird das zur Nervensache. Ich will ganz vorne aufsetzen, darf aber nicht zu tief kommen. Zehn Meter vor mir der Flugzeugträger, Gas raus, leicht ziehen, Stall Warnung, Reifen quietschen, Schubumkehr und voll in die Eisen, das paßt, ungefähr an der gleichen Stelle wie Ernie. Wer jetzt wohl stolz ist. Natürlich kriegt Rob eine zweite Chance, und er macht es auch tadellos.

Das ist jetzt nicht mehr zu schlagen. Der Rest ist die Kür. Motorausfälle im Start, außer Kontrolle geratene Turbinen vor und nach dem Abheben, zur Abwechslung mal eine Landung als Segelflugzeug, weil plötzlich der Sprit alle war. Uns bringt kaum noch was aus der Ruhe.

Unglaublich, was wir in einer Woche gelernt haben, Ernie hatte recht, als er uns am Montagabend sagte: „Freitagabend kann ich euch Frau und Kind anvertrauen“. Jetzt weiß ich, was er gemeint hat. Wir trauen uns beide zu, eine Cheyenne unter allen realistisch denkbaren Umständen sicher heim zu bringen. Und dabei hatten wir drei einen Mordsspaß. hum

Liebe Leser, unsere Vereinszeitschrift „Rund um Charlie“ sollte eigentlich viel früher erscheinen - manchem Beitrag wird man dies anmerken! In der Absicht, diese Ausgabe in einer sparsameren Aufmachung als sonst herauszugeben, habe ich den Versuch gewagt, das Layout mit Word 7.0 selbst zu machen (ich rate niemandem, diesen Versuch zu wiederholen!). Da dies leider nicht meine einzige Beschäftigung darstellte, hat dieser Entschluss viel Zeit gekostet. Vielleicht findet sich für die nächste Ausgabe, die Anfang (!!) 2001 erscheinen soll, ein im Umgang mit einem leistungsfähigeren Layout-Programm erfahrener Mitarbeiter? (Freiwillige bitte bei mir melden!)

Gerne nehme ich auch jetzt schon Text- und Bildbeiträge für die RuC 2000/2001 entgegen!

Mike Amtmann

Redaktionsschluss für diese Ausgabe war schon vor einigen Monaten. Berichte über aktuelle Ereignisse hätte das Erscheinen weiter verzögert, deshalb wurde darauf verzichtet - sie werden in der nächsten „RuC“ berücksichtigt. Bei einer Meldung soll jedoch eine Ausnahme gemacht werden, und sie soll den krönenden Abschluss dieses Heftes bilden.

Michela Wolf: Typerating für Boeing 737-400/800

Unsere Motorflugreferentin Michela Wolf hat es geschafft: Den ATPL, das Rating für die Boeing 737-400/800 und eine Anstellung bei der Air Berlin. Der Flugsportclub gratuliert ganz herzlich zu diesen großartigen Leistungen!!!

Michela Wolf begann im Jahr 1989 in Babenhausen mit dem Motorsegelfliegen, 1990 folgte der PPL-A, 1992 CPL, IFR und Fluglehrerausbildung, 1993 bis 1999 diverse 2-Mot-Ratings, gekrönt vom Rating für die Piper Cheyenne. Seit 1996 ist sie bei uns im Verein aktiv und wir hoffen, dass ihr in ihrer neuen Position noch genügend Zeit für uns bleibt!



14 Boeing 737-800 (á 184 Plätze) und 5 Boeing 737-400 (á 167 Plätze) betreibt die Air Berlin