

Rund um Charlie

Nachrichtenblatt des Flugsportclubs Aschaffenburg e.V.



1. Jahrgang

April/Mai/Juni 1987

2. Quartal 1987



Sichten weit über das übliche Maß hinaus bescherte uns der erste Sonntag im April. Gute Aussichten für die Flugsaison 1987 und die gesteckten Ziele zu verwirklichen. Unser Bild zeigt Christian Marschner bei seiner Arbeit.

Foto: H. Reichert

Eine neue Ära beginnt

Ein alter Vorstand tritt ab, ein neuer Vorstand wird gewählt. Eigentlich ein normaler Gang einer Mitgliederversammlung in einem Verein.

Die letzte Mitgliederversammlung des FSC Aschaffenburg wich jedoch davon ab. Der abgetretene Vorstand war der letzte Vorstand, der alle Aufgaben ehrenamtlich bewältigte. Heute haben wir auch einen ehrenamtlichen Vorstand. Das wichtige Amt des Geschäftsführers wurde jedoch ausgegliedert und wird nun von einem Hauptamtlichen, dem Vorstand nicht angehörenden Mitglied wahrgenommen. Dies war nur durch eine Satzungsänderung möglich und stellt einen Umbruch in der Vereinsgeschichte dar.

Es war jedoch nur noch der formale Vollzug einer Entwicklung, die in den letzten Jahren durch den Flugplatzbau begonnen hat. Daß darunter der Flugsport nicht zu leiden hat, dafür haben der Vorstand und sein hauptamtlicher Geschäftsführer Sorge zu tragen.

Wir wünschen allen ein gutes Gelingen!

Gerhard Justin

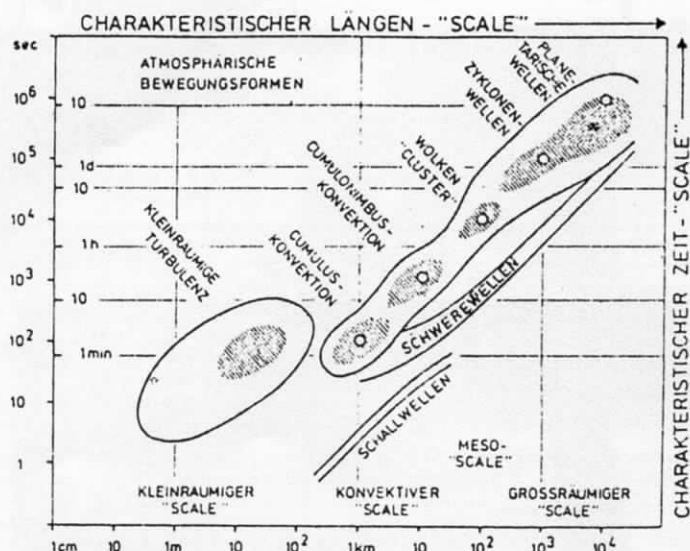
Das Jahrhunderttief

Am 15. Dezember 1986 gab es auf der Nordhalbkugel ein Tief, das sicher nur wenige Menschen mitbekommen haben, nämlich ein »Jahrhunderttief«. Für uns Flieger ist jedoch ein solches Ereignis von wichtiger Bedeutung. Insbesondere war dieses Jahrhunderttief für Ronald Spahn, unser Clubmitglied, interessant, da Ronald zu dieser Zeit gerade seine erste Atlantiküberquerung durchführte. So bescherte ihm dieses Tief Windgeschwindigkeiten bis zu 85 Ktn (!). Jetzt zurück zum Jahrhunderttief.

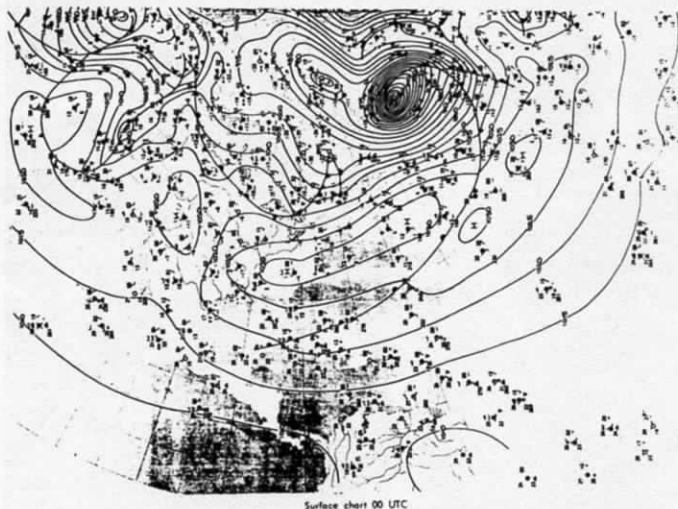
Wozu braucht die Natur überhaupt Tiefdruckgebiete?

In der Natur hat alles seinen Sinn und Zweck - so auch die Tiefdruckgebiete oder Zykclone.

Sie dienen dazu, großräumige Temperaturunterschiede auszugleichen, dabei ist für die Entstehung des Tiefs insbesondere die horizontale Temperaturdifferenz wichtig. Die Größenordnung (Scale) in der horizontalen Ausdehnung zeigt uns folgende Abbildung 1:



Schauen wir nun das Tiefdruckgebiet vom 15.12.1986 in Abbildung 2 an. Die Bodenkarte von 00:00 Uhr UTC (= alte GMT) zeigt die Lage des Tiefs zwischen Grönland und Island mit einem Kerndruck von 910 hpa. Sein Durchmesser von etwa 10.000 km ist etwa 10 mal größer als der Durchmesser eines Normal-Tiefs, wie wir oben festgestellt haben.



Die extremen Lufttemperaturen finden wir südlich des Tiefs über dem warmen Meer mit ca. 20 Grad und über dem kanadischen Festland mit -34 Grad.

Es reicht sehr hoch bis über die 100 hpa-Fläche in etwa 15 km Höhe hinaus.

Warum hat sich nun ausgerechnet dieses Tief so stark entwickelt? Gerade Ende des Jahres, wenn das Meer noch relativ warm ist, auf dem Festland schon Schnee liegt und die Luft sich dort sehr stark abkühlen kann, ist durch die großen Temperaturgegensätze die Voraussetzung für die Entwicklung extremer Tiefdruckgebiete gegeben. Dies hat zwar hohe Windgeschwindigkeiten zur Folge, die sich als Rückenwind bei Flügen von Ost nach West nutzen lassen, aber das ist dennoch nicht die ideale Großwetterlage für Überführungsflüge von den Staaten nach Europa, da die Turbulenzen sehr stark sind und kräftige Schauer und Gewitter auftreten.

PROTOKOLL

der Hauptversammlung des Flugsportclubs Aschaffenburg am 6. März 1987 - 19.30 Uhr im Clubheim auf dem Flugplatz in Großostheim.

1. Begrüßung der Mitglieder und Neueröffnung der Generalversammlung durch den 1. Vorsitzenden Peter Gentil

Feststellung der Beschlußfähigkeit
Beschlußfähigkeit ist gewährleistet

2. Protokollgenehmigung

Das Protokoll wird, wie in der »Rund um Charlie« veröffentlicht, genehmigt. Auf eine Vorlesung wird verzichtet.

3. Bericht des Geschäftsführers Walter Reis

- Bewegungszuwachs auf dem Fluggelände in 1986 37.000 Bewegungen
- Appell an die Flugdisziplin

c) Begründung des hauptamtlichen Geschäftsführers: Der Arbeitsaufwand ist derart gestiegen, daß mit ehrenamtlichen Positionen dies nicht mehr zu bewerkstelligen ist. Aus diesem Grunde beschäftigen wir einen hauptamtlichen Geschäftsführer. Aufgrund der hohen Bewegungsanzahl auf unserem Flugplatz wird ein 3. BfLA vom Luftamt bezuschusst. Diese Funktion nimmt ebenfalls Erich Schlagmüller ein.

4. Bericht des Motorflugreferenten Walter Reinhard

Walter Reinhard kann wegen starker Erkältung sein Referat nicht ausführen. Er verweist auf die Berichte in »Rund um Charlie« 1. Quartal und kann diese nur bestätigen. Er verabschiedet sich als Motorflugreferent und dankt allen ausführenden Organen für die Mithilfe und dem Vorstand für das Vertrauen.

Bericht Roland Fromm

Auch der Segelflugreferent bezieht auf die in »Rund um Charlie« vorausgegangenen Berichte. Roland Fromm verabschiedet sich als Referent und appelliert an das Gemeinschaftsdenken im Verein.

5. Kassenprüfbericht

Der Kassenprüfbericht wird von Günther Sterna verlesen. Er weist ausdrücklich daraufhin, daß die Kassenprüfer die nur die Ordnungsmäßigkeit der Buchführung zu prüfen und keine Wertung der Entscheidungen zu treffen haben. Die Kassenprüfung ergab keine Beanstandung.

Bericht des Schatzmeisters

Erich Schlagmüller legte mittels Projektor die Zahlen vor. Der neue Flugplatz ist nun im 10. Jahr. Wir haben ordentlich gewirtschaftet. In diesem Jahr ist auch der Segelflug positiv. Negativ wirkte sich nur der Kauf der neuen Haube für die KAEE aus. Der Motorflug ist ebenfalls positiv, insbesondere auch durch die hohe Stundenzahl. Die Motorflugzeuge wurden durchschnittlich 321 Stunden geflogen. Wir hatten keinen Unfall und auch keine größeren Reparaturen.

Die Kosten für den hauptamtlichen Geschäftsführer werden von den Landegebühren gedeckt.

Der Flugplatz selbst hat eine Unterdeckung, die durch Erschließungskosten und Reparatur der Hallentore verursacht wurde.

Bei den sonstigen Einnahmen wirkt sich als wesentliche Position die Erhöhung des Spartenbeitrags aus. Als sonstige Kosten ist als größter Betrag der Umbau der Cafeteria zu erwähnen. Das Gesamtergebnis ist positiv. Das Verhältnis von Anlagevermögen zu Umlaufvermögen ist 80 zu 20. Die Eigenkapitalquote liegt bei 48%, Abschreibungen werden voll angesetzt.

Die Flugplatzsituation ist somit als gut zu bezeichnen.

6. Der Kassenprüfer beantragt die Entlastung der Vorstandschaft

Bei einer Enthaltung und keiner Gegenstimme wird die Vorstandschaft komplett entlastet.

7. Genehmigung der veröffentlichten Satzungsänderung

Die bereits in der Einleitung erwähnten Satzungsänderungen wurden durch Heinz Dressler nochmals vorgetragen und darüber einzeln abgestimmt. Der Änderungsantrag von Norbert Günther wurde vorgetragen und mit abgestimmt.

Zu § 8 Organe des Vereins wird die Reihenfolge geändert.

Der § lautet nun: § 8 Organe des Vereins:

Organe des Vereins sind

- die ordentliche Mitgliederversammlung
- der Vorstand
- der Ausschuß

Die Änderung wurde einstimmig angenommen.

Im § 9 wird der letzte Absatz geändert. Aufgrund des Vorschlages von Norbert Günther lautet er nun:

»Vorstandssitzungen werden in der Regel vom Vorsitzenden oder im Verhinderungsfall vom 1. Stellvertreter einberufen, wenn das Interesse des Vereins es erfordert oder wenn zwei Vorstandsmitglieder die Berufung beantragen.« Bei einer Enthaltung wird die Änderung im § 9 bestätigt.

§ 11 der Vorsitzende und dessen Stellvertreter - einstimmige Bestätigung.

§ 12 der Geschäftsführer - einstimmige Bestätigung

§ 13 der Schatzmeister - einstimmige Bestätigung

§ 14 einstimmige Bestätigung

§ 15 wird nochmals geändert. Ordentliche Mitgliederversammlung. Mindestens einmal im Jahr möglichst im 1. Quartal des Kalenderjahres hat eine ordentliche Mitgliederversammlung stattzufinden. Die Einladung zu der Versammlung ergeht schriftlich unter Angabe der Tagesordnung durch den Vorstand. Die Einladung erfolgt mindestens 14 Tage vorher. Die zuletzt bekannte Adresse ist verbindlich. Mit der Veröffentlichung im Main-Echo gilt die Einladung als jedem Mitglied zugestellt.

Regelmäßige Gegenstände der Beratung und der Beschlußfassung sind:

wie Vorschlag

Diese Veränderung wird einstimmig genehmigt.

8. Neuwahl der Vorstandschaft

Wahlleiter ist Roland Fromm. Ohne Gegenstimme oder Enthaltung wird beantragt, daß die Vorstandschaft en bloc und öffentlich gewählt wird. Als neuer Vorstand wird vorgestellt:

1. Vorsitzender - Peter Gentil
1. Stellvertreter - Heinz Dressler
2. Stellvertreter - Hans Lechner
- Schatzmeister - Horst Krauß
- Schriftführer: Karl-Günther Maletschek

Dieser Vorstand wird von der Mitgliederversammlung bestätigt.

9. Neuwahl der Referenten und des Ausschusses

Aufgrund der einstimmigen Zusage der Mitgliederversammlung wird auch hier auf die geheime Wahl verzichtet. Die Vorschläge wurden von der Versammlung bestätigt.

- | | |
|-----------------------------|----------------------|
| Segelflugreferent - | Günter Lenk |
| Motorflugreferent - | Martin van der Sluis |
| Jugendreferent - | Christopher Krauß |
| Motorschulung - | Erich Schlagmüller |
| Segelflugschulung - | Rudi Schlagmüller |
| Pressereferent - | Günter Stock |
| Clubzeitung - | Bernhard Wißler |
| Technische Außenanlagen - | Adam Mohr |
| Außenanlagen - | Josef Klotz |
| Werkstatt - | Franz Steuer |
| Veranstaltungsorganisator - | Gerd Justin |
| Baureferent - | Klaus Gonnermann |
| Flugtag - | Erich Reichart |
| Luftaufsicht - | Günter Hojer |

10. Neuwahl der Kassenprüfer

Als Kassenprüfer werden Gerd Justin und Günter Sterna ohne Gegenstimmen und Enthaltungen gewählt.

11. Anträge

1. Antrag Peter Göbel

- a) Verbesserung der Einfahrt

Nach Erklärung des 1. Vorsitzenden liegen bei Gemeinden und Behörden entsprechende Anträge vor. Aktivitäten der Vorstandschaft konnten nachgewiesen werden. Nach Angabe der selbstzutragenden Kosten wird dann der Antrag zurückgezogen.

- b) Parkplatz

Bei Neugestaltung des Parkplatzes wäre eine Oberflächenentwässerung notwendig. Dies ist zur Zeit nicht möglich bzw. nur mit einer Sickergrube. Außerdem entstehen Probleme mit der Kanalisation, so daß in diesem Jahr der Parkplatz mit Schotter aufgefüllt wird und provisorisch hergerichtet wird.

2. Antrag Dr. Illing

- a) Schlechtwetterbefeuerung

Laut Otto Höfling ist dies im Zweckverband positiv geklärt worden. Die entsprechenden Geräte wurden von Otto Höfling bereits besorgt.

Vorläufig wird auf den Einbau dieser Geräte verzichtet und ein Drehlicht besorgt.

- b) Verlängerung der Startbahn

Aus Kostengründen und wegen mangelnder Bestandssicherung abgelehnt.

- c) Neue Halle

Dies ist zur Zeit nicht machbar wegen mangelnder Raumordnung.

3. Antrag Gerd Justin

Aufbesserung der MB zu IFR-Tauglichkeit. Die MB erhält Autopilot ADF, ein zweites COM/NAV. Nach der ersten Abstimmung 24 dafür, 38 dagegen, wird die Auszahlung angezweifelt. Inzwischen erklärt Hermann Gross, daß der Preis für die gesamte IFR-Tauglichkeit sich auf 25.000,- belaufen würde. Mit diesem Betrag wird neu abgestimmt. Nunmehr 26 Stimmen dafür, 18 dagegen, 14 Enthaltungen.

Ende der Generalversammlung gegen 22.00 Uhr.

Heinz Dressler sprach das Schlußwort.

Aktion sauberes Flugzeug!

Unter obigem Motto ruft unser neuer Motorflugreferent, Martin v. d. Sluis, alle Motorflieger (insbesondere auch die Schüler!) dazu auf, sich am 1. und 2. Mai auf dem Flugplatz an der Generalreinigung der Clubmaschinen zu beteiligen.

Wer macht mit?

Destination: Frankreich

Grund: Lustflug, Essen, Fliegen!!!

Zeit: Hochsommer

Wer Interesse hat findet nähere Informationen am schwarzen Brett.

Also, auf geht's Buam und Madels!

Conny Vogel

Konrad Vogel ist wieder da: Nach ca. vier Monaten Aufenthalt in der Antarktis kehrte »Conny«, wie alle unser langjähriges Clubmitglied nennen, wieder nach Aschaffenburg zurück.

Conny nahm zum zweiten Mal an einem erfolgreichen Flugeinsatz im



Südpolgebiet teil. Organisatoren waren die Firmen Dornier und Hapag-Lloyd. Conny ist für die meisten Clubmitglieder sicherlich ein Phänomen. Nicht nur weil er sehr viele Lizenzen in der Fliegerei erworben hat (PPL, CPL, ATPL, IFR, Jet Rating, Dornier, Piper, Cessan-, Beechcrafting, IFR, CPI, ATPL Lehrberechtigung), und nicht nur weil er ca. 7000 Stunden 2-motorig in command geflogen ist und ca. 10.000 Landungen hinter sich hat, nein, weil er auch immer für uns »kleine Flieger« ein offenes Ohr hat und gerne zu uns in den Club kommt.

Flugauftrag in die Antarktis

Wie es dazu kam, daß Conny zu einem solch tollen Flugeinsatz kam? Ja, zunächst einmal muß man über die entsprechenden Lizenzen und die notwendige Gesundheit verfügen. Dann muß man sich bewerben und etwas Glück haben. Conny hatte das Glück. - Nach einem Überlebenstrai-

WERBUNG

trägt unsere Clubzeitung.

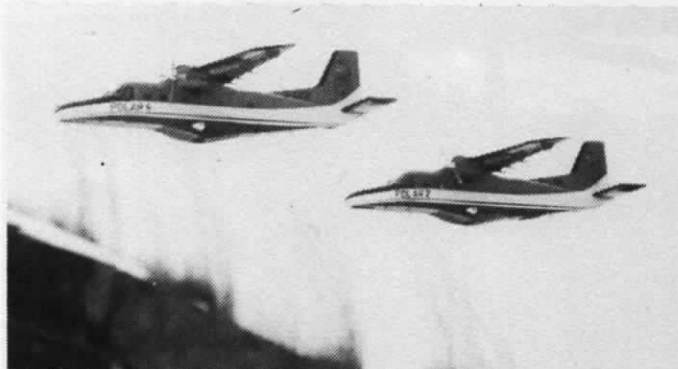
Inserieren Sie in unserem
Nachrichtenblatt

Kontaktadresse:

☎ 06026/4742 oder 1732

ning in der Schweiz ging es Anfang November auf die Strecke Hannover, Las Palmas, Punta Arenas, Teniente, Marsh, Rothera, Forni/Bluff, Halley, Georg-von-Neumayer-Station.

Der gesamte Ferry-Flight dauerte sechs Tage mit insgesamt 40 Stunden Flugzeit. Dabei wurde der Südatlantik in einer Höhe von 25.000 ft MSL ohne Druckkabine und Autopilot überquert. Wahrlich eine große Leistung. Die beiden Maschinen, die an dieser Expedition teilnahmen, waren vom Typ Dornier 228.



Wie bei der letzten Expedition wurden die beiden Polarflugzeuge in Punta Arenas (am Südpol Chile) binnen einer Woche für die Antarktisbedingungen umgerüstet. Im wesentlichen gehörte dazu der Anbau der Skier an das Radfahrwerk sowie die spezielle Polarausrüstung. Danach erfolgte der Weiterflug über Kap Horn und das Südpolarmeer zur chilenischen Station »Teniente Marsh« und schließlich zur Einsatzbasis, der deutschen Georg-von-Neumayer-Station an der Bucht der Weddell-See. Von Mitte November bis Mitte Februar führten die beiden Expeditionsflugzeuge von der Georg-von-Neumayer-Station und der deutschen Sommerstation auf dem Filchner-Schelfeis Meß- und Transporteinsätze durch.

Gegenüber der bisherigen Polar-Ausführung wurden die Spezifikationen für beide Flugzeuge aufgrund der Einsatzerfahrungen erweitert und für eine verlängerte Reichweite mit einer Nutzlast von einer Tonne mit Rad-/Ski-Fahrwerk modifiziert. Die »Polar 2« war für diese Kampagne wiederum mit einem von der Universität Münster entwickelten »Radargerät« mit sehr hoher Pulsleistung ausgerüstet worden. Das sog. elektromagnetische Reflexionsverfahren (EMR), erfaßt Eisdicken bis zu 1.000m Gletscher- und Eispaltenverläufe, eventuelle Einlagerungen im Eis sowie die unter dem Eis verborgene Topographie des Untergrundes. Weiter



wurde eine Zeiss Reihenmeßkamera zur lückenlosen fotografischen Erfassung des vom Flugzeug in großer Höhe zu überfliegenden Geländestreifens installiert.

Das Einsatzergebnis dieser jüngsten Südpolar-Mission mit den beiden Dornier-Expeditionsflugzeugen kann als überaus erfolgreich bezeichnet werden. »Polar 2« und »Polar 4« befanden sich nahezu 290 Flugstunden im Einsatz. Conny war als stellvertretender Teamchef an diesem Erfolg maßgeblich beteiligt.

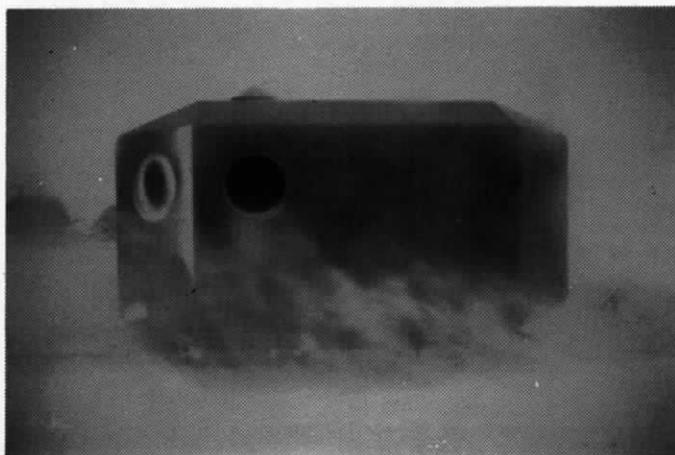


Georg-von-Neumayer-Station

Das Leben während der viereinhalb Monate spielte sich vornehmlich in der Georg-von-Neumayer-Station ab. Sie ist die Überwinterungsstation der Bundesrepublik Deutschland und liegt auf dem Ekström-Schelfeis. Das Eis an der Station ist etwa 200 m dick und bewegt sich in Richtung Schelfeiskante.



Die Konstruktion der Station besteht aus 2 je 50m langen, liegenden Stahlröhren, in die die eigentliche Station hineingebaut ist. Die Röhren sind 6,70m hoch und 7,70m breit. Die Röhren können eine Schneelast von 7m Höhe verkraften. Die Stationen beinhalten neben Aufenthaltsräumen für die Mannschaften technische Funktionseinheiten wie Funkanlagen, Messe, Küche, Toiletten, Waschräume, Wasseraufbereitung und Kraftstation. Die Funkanlage umfaßt Satellitenkommunikation, Kurzwelle, Mittelwelle und UKW. In unmittelbarer Nähe wurde ein NDB, 410 KHz, installiert.



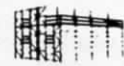
Regalsysteme für Lager, Büro Betriebseinrichtungen Tel. 06182-28404-23713

Bitte fordern Sie kostenlos unsere ausführlichen
Unterlagen an.

Inhaber:
Frank Zimmermann · Friedrichstraße 17 · 6457 Maintal 1

Industrieanlagen + Montage

- Lager
- Werkstatt
- Betriebs-
einrichtungen



Mehrgeschoßanlagen

Montage
Wartung
Service

IFZ



Palettenregale

Fliegerische und körperliche Herausforderung

Wodurch fühlt sich nun Conny gereizt, solche Expeditionen mitzumachen?

Nun, da gibt es eine ganze Reihe von Gründen: Zunächst sind da natürlich die Erlebnisse der Fliegerei, insbesondere des Ferry-Flights über den Südatlantik und dann natürlich der Besuch bekannter Städte in Südamerika. Aber auch die körperliche Anstrengung mit dem Kennenlernen seiner eigenen Grenzen stellt eine Herausforderung dar. Und daß eine solche Expedition eine körperliche Herausforderung darstellt, geht daraus hervor, daß zunächst einmal ein körperliches Training bis hin zu einem Überlebenstraining vorangestellt ist. Ein Aussteigen aus einer solchen Expedition ist aufgrund der Entfernung in der Antarktis nicht möglich.

Die größte Herausforderung waren jedoch die fliegerischen Anforderungen. Aufgrund der extremen Witterungsbedingungen liegen die Sommertemperaturen etwa zwischen 0 Grad C und -20 Grad C. Es muß auch während des Sommers mit Stürmen und starker Schneedrift gerechnet werden.

Teilweise waren, wie Conny berichtete, die Flugzeuge zugeweht und mußten mühsam freigeschaufelt werden. Während der gesamten Expedition herrschte nur an wenigen Tagen Sonnenschein. Landungen bei »white-out«-Bedingungen waren an der Tagesordnung. White-out-Bedingungen sind Wetterbedingungen, bei denen kein Kontrast von Horizont und Schneeboden zu erkennen ist. Landungen werden hier zu einer großen Gefahr, da man in den Boden fliegen muß.

Neue Expeditionen

Kaum ist Conny wieder im Lande, hat er neue Pläne. Noch in diesem Jahr will er vier Wochen nach Grönland und eventuell Spitzbergen aufbrechen. Und im nächsten Jahr soll es dann wieder in die Antarktis gehen.

Wir wünschen ihm für alle seine Expeditionen »Hals- und Beinbruch« und freuen uns jetzt schon wieder auf seinen Bericht aus Grönland.

Gerd Justin
Bilder: Conny Vogel

Rallyefliegen - Vorsicht, Ansteckungsgefahr!

Rallyefliegen hat in unserem Flugsportclub eine lange Tradition. Die Erfolge unserer Mannschaft Müller/Schlagmüller Ende der sechziger Jahre, hatten eine ansteckende Wirkung auf andere Clubmitglieder, und Erich Schlagmüller tat sein Bestes, den Bazillus insbesondere auf die von ihm frischgebackenen PPL-Inhaber zu übertragen. Es ist nur zu hoffen, daß der Durchseuchungsgrad mit dieser Krankheit weiter zunimmt!

Die Liste von Erfolgen Aschaffener Teams bei Motorflugwettbewerben wird von keinem anderen Verein der Bundesrepublik überboten: 4 erste Plätze, 1 dritter Platz bei Deutschlandflügen, 2 erste, 2 zweite, 1 dritter Platz bei Deutschen Meisterschaften, 1 zweiter und 1 vierter Platz bei Weltmeisterschaften sind eine einmalige Bilanz. Auch auf der anderen Seite des Geschehens, auf der der Ausrichter nämlich, hat der Flugsportclub Aschaffenburg etwas vorzuweisen: eine Deutsche und eine Weltmeisterschaft fanden schon in Aschaffenburg statt, und bei Deutschlandflügen und der Rallye Baden-Baden läuft ohne die Helfer-

mannschaften aus Aschaffenburg fast nichts mehr. »Eingebrockt« hat uns dies unser Mitglied Wilfried Müller, Mitglied im Präsidium des Deutschen Aeroclubs als Vorsitzender der Motorflugkommission.

Nun aber, was ist »Rallyefliegen«?

Wenn die Mannschaften am Sonntag gegen Mittag von einem Wettbewerb zurückkehren, kann schon mal der Eindruck entstehen, daß der Schwerpunkt ihres Interesses beim geselligen Teil der Veranstaltung lag und ihr Engagement erst im Verlauf der abendlichen Schluß- oder auch Siegesfeier seinen Höhepunkt erreichte. Um bei der Wahrheit zu bleiben: dieser Eindruck täuscht oft nicht! Der Teil »Geselligkeit, Zusammentreffen mit alten Bekannten, Feiern, einen drauf machen« hat große Bedeutung und hohe Motivationskraft - je länger man dabei ist, desto mehr zieht es einen wieder zu diesen Treffen begeisterter und engagierter Flieger aus allen Gegenden Deutschlands.

Nun könnte man solche Treffen auch veranstalten, ohne vorher auf der Jagd nach Punkten Schweiß zu vergießen. Also hat doch offenbar auch das Wettbewerbsfliegen seinen Reiz! Was tut man dabei? Rallyes sind Wettbewerbe, bei denen man viele fliegerische Fähigkeiten unter Beweis zu stellen hat. Das Abreiten von Radials und den Autopiloten kann man hier getrost vergessen. Man muß mit unterschiedlichen Karten umgehen können: Der ICAO-Karte natürlich, ganz besonders mit der Generalkarte 1:200.000 (Shell-Karte), gelegentlich mit den 1:250.000-Karten der Bundeswehr, bei Zeitanflügen mit den topographischen Karten 1:50.000 (meist als Schwarz/weiß-Kopie) und was die Veranstalter sonst noch so auftreiben.

Rallye-Aufgaben sind also vor allem Navigationsaufgaben: Es werden bestimmte Punkte oder gerade oder gekrümmte Streckenstücke vorgegeben, die exakt an- und abzufliegen sind. Teils bekommt man Karten, auf welchen die Punkte und Streckenstücke schon eingezeichnet sind, teils Kopien von solchen, teils Rechenaufgaben aus den Fächern allgemeine- und Funknavigation, die zu den anzufliegenden Strecken und Punkten führen. Der Phantasie der Veranstalter sind dabei keine Grenzen gesetzt.

einleuchtender Gedanke



Hermann Wüßler
Fabrikstraße 2
8754 Großostheim 3
Telefon: 06026/4742
Telex: 4188312 WIP d

Zündholzwerbung
Schachteln
Briefchen
Sonderformate

Nun kann man nicht entlang der ganzen Strecke Beobachter postieren, welche das genaue Fliegen der Teilnehmer beurkunden. Üblich ist bei uns in Deutschland die indirekte Beurkundung durch die Teilnehmer selbst: Sie haben aus einem Tableau von Luftaufnahmen die einzelnen Bilder den Navigationspunkten oder -strecken zuzuordnen, oft noch mit genauer Positionsangabe bezüglich irgendwelcher Fixpunkte auf der Karte mit Richtung und Entfernung. Auch werden Tuchzeichen ausgelegt, die die Teilnehmer zu identifizieren und in ihren Wertungsbogen einzutragen haben, es werden Fragen zu Objekten auf der Strecke gestellt (Welche Farbe hat..., wie viele Schornsteine hat..., welche Richtung hat...). Daß man diese Zuordnung und Antworten nur liefern kann, wenn man auf dem Strich geflogen ist, versteht sich von selbst. Hier ist absolute Konzentration erforderlich!

Auf diese Anforderungen kann man sich aber vorbereiten, praktisch bei jedem Reise-, Kaffee- und Lustflug: Man navigiere ganz einfach mal mit der ICAO-, mal mit der Generalkarte (aber vorher mit der ICAO-Karte vergleichen und sicherstellen, daß man nicht in irgendwelche luftrechtliche Hindernisse hineinfliegt!), und versuche auch zwischen den Auffanglinien **jede** Ortschaft, **jede** Straße, **jede** Brücke, **jedes** Waldstück, **jede** Burg... aus der Karte in Wirklichkeit zu sehen. Dabei kommt es auch darauf an, genau auf der Kurslinie zu bleiben, denn an Kontrollpunkten wie Waldecken, Teichen, Feldwegkreuzungen... ist man sonst schnell vorbeigerauscht, ohne sie zu entdecken.

Dem Herumtreiben auf der Strecke, dem Suchen nach den fotografierten Objekten und Sichtzeichen, dem Wiedereinfädeln auf den vorgeschriebenen Kurs, wenn man mal daneben lag, sind zeitliche Grenzen gesetzt. Der Startzeitpunkt ist festgelegt, und der Zeitpunkt für den Überflug eines Zielbandes, und manchmal gibt es auch unterwegs eingestreute Zeitkontrollen. Die gegebene Flugzeit richtet sich nach den Möglichkeiten des angemeldeten Flugzeugmusters und sollte so gestaltet sein, daß man nicht hetzen muß. Trotzdem sollte man nie gammeln, sondern flott fliegen - wer weiß, ob so gewonnene Zeitreserven nicht noch zum Wiederfinden nach Navigationsfehlern oder zum Suchen und Identifizieren von Kontrollpunkten benötigt wird! Auch ist ein bißchen Reservezeit zum Vorbereiten und Einfädeln in den Zeitüberflug kostbar.

Für die Zeitanflüge hat man Lineale dabei, mit deren Hilfe man auf der

Anflugkarte (meist 1:50.000) die Flugzeiten an die vorgeschriebene Anflugstrecke abtragen kann. Das Einfädeln auf die Anflugstrecke, Kontrolle und Korrektur der Geschwindigkeit kann und muß man üben. Zeitanflüge mit 1 Sekunde maximaler Abweichung sind möglich, aber nicht aus dem Ärmel zu schütteln!

Schlußpunkt der Wettbewerbsflüge ist in aller Regel eine Ziellandung. Wir haben auf unserem Flugplatz mit den eingezeichneten Ziellandefeldern ideale Trainingsmöglichkeiten. Voraussetzung einer gelungenen Ziellandung ist ein ruhiger Anflug mit der richtigen Geschwindigkeit (die Anfluggeschwindigkeiten unserer Flugzeuge laut Handbuch liegt meist niedriger als das, was die meisten Piloten vorführen - schaut mal wieder im Handbuch nach!) Ziellandung ist viel Übungs- und ein bißchen Glückssache. Üben kann man bei jedem Flug, ob mit vollem, leerem oder »richtig« mit zwei Personen besetztem Flugzeug. Und vor allem sollte man sich die Technik mal von alten Hasen zeigen lassen!

Damit sind nur die wichtigsten Aufgabentypen beschrieben - der Phantasie des Wettbewerbsveranstalters sind keine Grenzen gesetzt. Damit's nicht zu ernst wird, bringen manche Veranstalter auch nichtfliegerische Prüfungen ins Spiel, wie z.B. Käse- und Weinproben, Geschicklichkeitsfahren auf Fahrrädern und andere Scherze.

Ansonsten sieht man aber: Rallyefliegen fördert die Sicherheit und das Können von Pilot und Copilot. Beim Rallyefliegen lernt man darüber hinaus neue Leute, Flugplätze, Städte und vor allem Landschaften kennen, die man bei normalem Überfliegen nie so genau wahrgenommen hätte. Und man kommt in bzw. über Winkel, die auf einem Flug entlang der üblichen Rennstrecken wohl nie erreicht würden.

Wann und wo kann man nun Rallyes fliegen?

Von Mai bis September praktisch an jedem Wochenende irgendwo in Deutschland. Termine veröffentlicht der Aerokurier im Blauen Teil und im Termin-Service, ebenso die Anschriften der Veranstalter, von denen man die Ausschreibung anfordern muß. Vor unserer Haustüre sind »Rund um Egelsbach« und »Hessensternflug« jährlich stattfindende Traditionswettbewerbe, die sich auch für Anfänger empfehlen. Gerne besucht werden vom Aschaffenburg Team der Allgäuflug (Leutkirch), die Käserallye (Kempten), der Zugspitzflug (Augsburg), der Südwestflug

CLEARED TO LAND BY YOUR FURNITURE FRIEND



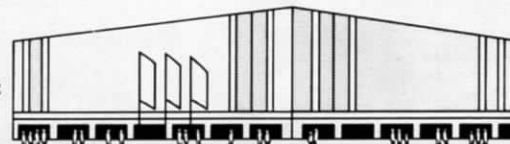
Bei diesem Angebot heben Sie garantiert ab.
Starten Sie zu einem unverbindlichen Rundflug
durch unsere verschiedenen Fachabteilungen.

Landen Sie bei Ihrem Möbel-Freund.

Over...



zwischen Kleinostheim und Dettingen direkt
an der Bundesstraße 8



Telefon:
0 60 27/80 04

KLEINTRANSPORTE

Umzüge-, Textiltransporte f. DTL

führt schnell,
zuverlässig u. preiswert aus

Jörg Martin Rassow
Stettiner Str. 19
8754 Großostheim 2
☎ 06026/6557 u. 3557



(Baden-Württemberg), und, nicht zu vergessen, der Motorseglerwettbewerb in Babenhausen. Höhepunkt ist der alle zwei Jahre stattfindende Deutschlandflug (1987: vom 2. bis 6. September); hier treffen sich oft weit mehr als 100 Mannschaften, im Vergleich zu 30 bis 50 bei den sonstigen Veranstaltungen. Es gibt auch Deutsche und Weltmeisterschaften. »Senkrechtstarter« haben manchmal gar keinen langen Weg bis dahin zurückzulegen. Das Volk der Rallyeflieger ist eben zahlenmäßig noch übersichtlich, und ein mit allen Raffinessen betriebener Höchstleistungssport ist das Rallyefliegen auch nicht: es wird von allen nur mit Wasser gekocht. Von der Teilnahme an Deutschen und Weltmeisterschaften zu träumen ist nicht so utopisch wie der Traum der Victoria vom Aufstieg in die 1. Bundesliga!

Vielleicht probiert Ihr es mal? Wenn noch nicht gleich auswärts, so in aller Öffentlichkeit, dann doch vielleicht bei unserer Vereinsmeisterschaft »Rund um Charlie« im September

Mike Amtmann

D-EFEF vor Niedernberg außengelandet



Am Samstag, dem 28.3., dieses Jahres war unser Vereinskamerad Erich Reichert gezwungen, mit seiner »Turbulent« westlich von Niedernberg an der B-469 außenzulanden. Als Grund hierfür wird Vergaservereisung angenommen.



Die Rückführung der D-EF war zwar mit etwas Aufwand verbunden, stellte jedoch wegen des sehr hilfsbereiten Auftretens zweier Beamter der Polizeidirektion Aschaffenburg Land keine Probleme dar. Durch das niedrige Gewicht der Maschine bedingt, waren lediglich einige Vereinskameraden nötig, welche das Flugzeug mit vereinten Kräften auf den direkt neben der Landestelle verlaufenden Flurbereinigungsweg schafften. Von dort aus war der Transport lediglich noch in sofern unüblich, als auf den Ortsverbindungsstraßen der entgegenkommende als auch der rückwärtige Verkehr auf Grund der Spannweite des Flugzeuges von der Polizei geregelt werden mußte. Alle Verkehrsteilnehmer zeigen hierfür jedoch erfreulicherweise großes Verständnis.



Lediglich ein Autofahrer schaute etwas irritiert aus seinem Wagenfenster, als er von einem der Gesetzeshüter aufgefordert wurde: »Bitte fahren sie sofort rechts ran! Ihnen kommt ein Flugzeug entgegen!«

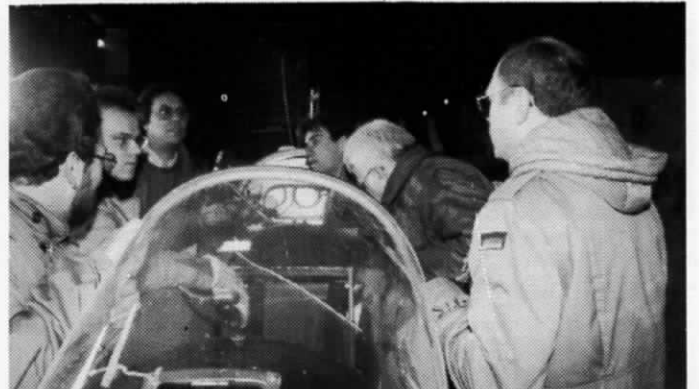
Bernhard Wißler

Erst die Arbeit, dann das Vergnügen

Ganz im Sinne dieses guten Vorsatzes stand auch heuer wieder die Arbeit in unserer Segelflugwerkstatt.



Kleine Schäden werden repariert. Die Ka 6 liegt auf dem Rücken und muß stillhalten, wenn Heinz Kolb die Operation vornimmt.



Obwohl bei oberflächlicher Betrachtung der Eindruck entstehen konnte, daß diesmal nicht allzuviel Arbeit auf uns Segelflieger zu-

M3

© auto, motor und sport.

Extra drei.®

Der für den Rennsport entwickelte M3 steht jetzt als alltagstaugliche Straßenversion für Sie bereit.

Mit 2,3 Liter Vierventil-Vierzylinder-motor, 200 PS.

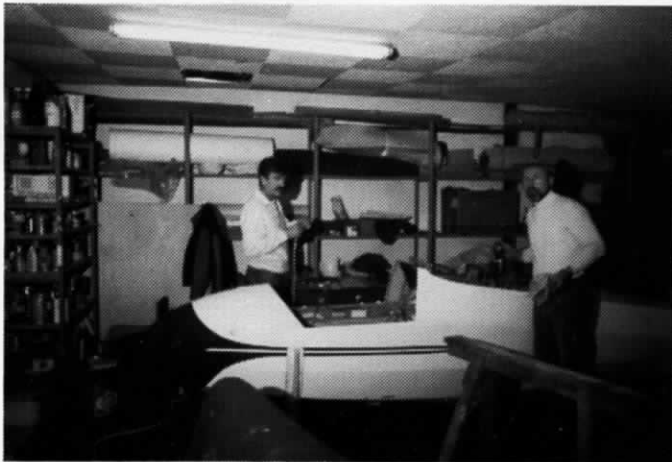
Auto-Reinhard

Walter Reinhard GmbH

Aschaffener Straße 33
8754 Großostheim
Telefon (06026) 1470



**Freude
am
Fahren**



Die Ka 8 bekommt ein neues Funkgerät, nachdem die Verständigung in den letzten Jahren teilweise ausgefallen war. Unser Bild zeigt Hans Loth und Heinrich Fußbahn bei der Arbeit.

kommen würde, wurden wir schnell eines Besseren belehrt. Abgesehen von den üblichen Arbeiten, wie gründliche Reinigung und Demontage des Gerätes zur allgemeinen Überprüfung, stellten wir fest, daß nach der letzten Saison doch wieder allerhand kleinere Reparaturen auszuführen waren. Dies gilt allgemein für alle Vereins-

segler, vor allem jedoch für die Ka-6e, die Ka8 und den Blanik. Bei der Ka-8 und dem Blanik kam außerdem noch der Einbau neuer Funkgeräte hinzu, der sich als recht zeitintensiv erwies. Diese Aufgabe wurde in die Hände von Hans Lotz gelegt, der den Einbau mit Fachkenntnis und Interesse in vorbildlicher Weise vornahm. Aber auch allen anderen Helfern, die sich tatkräftig in unserer Werkstatt betätigten, sei an dieser Stelle Dank gesagt. Nur durch allgemeines Engagement sind die immer wieder auftretenden Arbeiten in zufriedenstellender Weise zu bewältigen - und wen freut es nicht, zu Beginn der neuen Saison in gut gewartete und in jeder Hinsicht betriebsbereite Flugzeuge steigen zu können.



Die Abnahme der Segelflzeuge und des Motorseglers fand am Samstag, dem 14.3.1987, ohne Probleme statt.

Bernhard Wißler

Wird sich unser Clubleben radikal ändern?

Wie der Redaktion »Rund um Charly« erst kurz vor Redaktionsschluß bekannt wurde, spielt ein langjähriges Mitglied ernsthaft mit dem Gedanken, sich nach Ablauf der jetzigen Legislaturperiode um das Amt des Vorstandes im Flugsportclub Aschaffenburg zu bewerben.

Dies wurde kürzlich aus seinem vorläufigen Pressebüro in der Otto-Schwenk Straße bekanntgegeben.

In einer Diskussionsrunde im kleinen Kreis getreuer Anhänger gelang es, Informationen über seine geplanten Amtshandlungen zu bekommen.

Hier sind vor allem zu nennen:

- Ausrichten des ersten Flugtages ohne Flugzeuge
- Einrichten der Sparten Sackhüpfer / Eierwerfer
- Gründung einer Rentnerband sowie eines Besenballetts
- Abschaffung des Luftamtes + Einrichtung des Luftschwebundesamts für Ballonfahrer
- Gummiseilstart von alten Drachen

»Weitere geplante Projekte können aus Gründen Invektive zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht bekanntgegeben werden. Nur noch soviel: Die Zeit wird mein bester Verbündeter sein!«.

Inwieweit diese revolutionären Neuerungen durch die breite Masse getragen werden, bleibt sicher abzuwarten; es hat sich jedoch schon des öfteren gezeigt; daß in Zeiten einer breitangelegten Umschichtung der öffentlichen Meinung auch unorthodoxe Ideen Anklang finden können.

Sobald der Redaktion »Rund um Charly« neuere Informationen bekanntwerden, werden diese umgehend veröffentlicht.



Bei Tanz mit heißer Musik - präsentiert von Jochen - vergnügten sich zahlreiche Clubmitglieder bis spät in die Nacht beim Faschingsabend des FSC.

Dienstplan für Flugplatzdienst 1987

Die Mitglieder sind entweder an zwei Samstagen oder an einem Sonn- oder Feiertage eingeteilt.

Dienstzeit: Samstag 12.00 Uhr bis 19.00 Uhr
Sonn- und Feiertag 9.00 Uhr bis 19.00 Uhr

Im Verhinderungsfall bitte selbst für Ersatz sorgen!!!

14./15. März	Rassow
21./22. März	Haschert
28. März	Wuttke / Zschoch / Zimmermann
29. März	Wussow / Wolff I. / Wenzel
04. April	Wuttke / Zschoch / Zimmermann
05. April	Weidner / Wilfinger / Wienand
11. April	Wachtberger V. / Vornholt / Stock
12. April	Wensauer / Weisser / Walther
17. April	Süss / Stümer / Stripp T.
18. April	Wachtberger V. / Vornholt / Stock
19. April	Sonnenberg / Snyder / Sehl
20. April	Schwind / Schwalbach / Stumpf
25. April	Vad R. / Vad M. / Vad J.
26. April	Vad Chr. / Schneider H. / Tilz
01. Mai	Stollberg / Schuster / Schröder
02. Mai	Vad P. / Vad M. / Vad J.
03. Mai	Schlagmüller P. / Seitz E. / Scholz
09. Mai	Roos K. / Roehl / Reinhard E.
10. Mai	Schleipen / Seibold L. / Seibold K.
16. Mai	Roos K. / Roehl, Reinhard E.
17. Mai	Richter H. / Hanf / Phillip M.
23. Mai	Reineke / Reichert / Rauch E.
24. Mai	Presser / Prentner / Phillip H.
28. Mai	Pfeifer / Noske / Neumeyer
30. Mai	Reineke / Reichert / Rauch E.
31. Mai	Müller W. / Morhard / Mill
06. Juni	Meier B. / Merz / Mahr
07. Juni	Markmiller / Macht / Lorent
08. Juni	Lotz / Lindner / Linder
13. Juni	Meier B. / Merz / Mahr
14. Juni	Liesem / Lewe / Latoschinski
17. Juni	Lange / Kurzemann / Kunz
18. Juni	Kuhn / Kühn / Kroeplin
20. Juni	Kebs / Kraupatz / Koschinat
21. Juni	Kolb / Kohnen / Kleibert
27. Juni	Krebs / Kraupatz / Koschinat
28. Juni	Köhler / Kersch / Kern
04. Juli	Kehrer / Janson / Jäger
05. Juli	Kende / Jachmann / Illing
11. Juli	Kehrer / Janson / Jäger
12. Juli	Hufnagel / Hornung / Holtey
16. Juli	Hoffmann K. / Hofmann J. / Hetscholt
19. Juli	Hofmann G. / Hoffmann A. / Höfling
25. Juli	Hoffmann K. / Hofmann J. / Hetscholt
26. Juli	Hock / Hirsch / Hieseberger
01. August	Hartmann / Hamelmann / Guth
02. August	Hermes V. / Helm / Hardt
08. August	Hartmann / Hamelmann / Guth
09. August	Hermes A. / Guggenberger / Hartig
15. August	Grossekettler / Greser / Günther
16. August	Grossert / Greh / Grandt
22. August	Grossekettler / Greser / Günther
23. August	Gohlke / Gorisch / Golitz
29. August	Goels / Göbekl / Germer
30. August	Geiger / Fussbahn / Fromader
05. September	Goels / Gößel / Germer
06. September	Fromm / Friedrich / Fischlein
12. September	Focht / Felgner / Fecher
13. September	Faust / Eser / Englert
19. September	Focht / Felgner / Fecher
20. September	Engelhard / Emig / Eckstein
26. September	Eck / Dittrich / Cott
27. September	Diller / Deutzer / Deuser
03. Oktober	Eck / Dittrich / Cott
04. Oktober	Collin F. / Collin C. / Christ
10. Oktober	Brunner / Bruder / Brönnner
11. Oktober	Bleeser / Binder H. / Binder A.
17. Oktober	Brunner / Bruder / Brönnner
18. Oktober	Brüggemann / Breitenstein / Bornschein
24. Oktober	Schwenk / Berner / Bastian
25. Oktober	Behringer / Basler
01. November	Bassömr
07. November	Schwenk / Berner / Bastian
08. November	Aulbach
15. November	Alig
18. November	Ackermann
22. November	Semidei

Wenn's um Drucksachen geht

DRUCKEREI
UND
VERLAG



Ostring 9a, 8754 Großostheim-Ringheim 2,

Fertigmachen für die Saison



Wie gut sind IHRE theoretischen Kenntnisse?

Für alle Inhaber der Privatpilotenlizenzen A-C haben wir diesmal ein kleines Quiz vorbereitet, in dem es darum geht, sich selbst einmal genau zu prüfen.

Aus diesem Grunde hier zwei (hoffentlich) einfache Fragen nach dem Multibel-Choice-Verfahren:

- Frage 1: Welche Gegenstände dürfen nicht aus dem Flugzeug geworden werden?
- Sektflaschen
 - Toilettenpapier
 - Pampers
 - Flugblätter
- Frage 2: Welche der abgeworbenen Gegenstände müssen nach der Landung auf jeden Fall wieder geborgen werden?
- Kassenbons
 - Pampers
 - benutzte Pampers
 - Mitglieder des Vorstandes

Die Lösungen schicken Sie bitte an die Redaktionsanschrift.

Unter allen richtigen Einsendungen wird eine Packung Pampers verlost.

HELP

Liebe Clubmitglieder, wie ihr sicher alle wißt, findet jedes Jahr ein Ka-8 Ziellandewettbewerb statt, an dem sich die umliegenden Vereine immer gerne beteiligen. Dieses Ereignis wird heuer auf unserem Platz stattfinden. Da zur Siegerehrung immer kleine Preise verteilt werden, möchte ich dazu aufrufen, uns mit Sach- und/oder Geldspenden zu unterstützen und sich mit mir in Verbindung zu setzen.

Im voraus schon vielen Dank.

Stephan Dorn, Sattelhecke 6, 8752 Johannesberg, Tel. 06021/46969

Jugendversammlung der LUFTSPORTJUGEND im Luftsportverband Bayern eV.

An alle unterfränkischen Jugendleiter, Jugendvertreter und Jugendsprecher der Luftsportvereine erging im Januar 1987 die Einladung zur Ordentlichen Jugendversammlung 1987, die am 21. Februar 1987 in Würzburg, Residenzgaststätte am Residenzplatz um 13.00 Uhr stattfand. Teilnehmer für den FSC Aschaffenburg: Bernhard Wißler

Tagesordnung:

1. Begrüßung durch die Bezirksjugendleiterin Ingeborg Weisheit
 2. Protokoll der Jugendversammlung 1986 (P. Gehret)
 3. Berichte aus den Vereinen aller Sparten
 4. Jahresbericht der Bez. Jugendleiterin Ingeborg Weisheit
Jahresbericht des stellvertretenden Bez.-Jugendleiters E. Weimann
 5. Abrechnung der durchgeführten Maßnahmen und Veranstaltungen mit BLSC und LVB (I. Wiesheit)
 6. Behandlung von Anträgen
 7. Gesprächsrunde über das Thema:
»Selbstdarstellung der Luftsportjugend«
— im Verein
— in der Familie, dem Freundes- und Bekanntenkreis
— wie sieht sich die Luftsportjugend selbst
— erkennen: was will die Luftsportjugend?
 8. Erarbeitung von Vorschlägen zur praktischen Jugendarbeit:
— Anregungen zur Selbstdarstellung nach außen (spartenbezogen)
— Jugendfeste
— Jugendarbeit im Verein:
Wie stellen wir ein Verhältnis zwischen Jugendlichen und Erwachsenen her, wie erreichen wir mehr Verständnis untereinander?
 9. Beantragte und vorgeplante Maßnahmen und Veranstaltungen für das Flugbetriebsjahr 1987 (I. Weisheit)
 10. Bildung eines Wahlausschusses
 11. Wahl der Bezirksjugendleitung, nach Wahlvorschlägen
— Wahl des (der) Bez. Jugendleiter (-leiterin)
— Wahl des (der) Stellvertreters (-in)
 12. Abstimmung über die Durchführung der vorbereiteten Maßnahmen und deren Austragungsorte
 13. Allgemeines
- Anmerkungen der Redaktion:
- zu TOP 3: kurze Berichte der Vertreter der anwesenden Vereine über die Saison 1986 sowie - soweit schon bekannt - über die Planung für 1987
- zu TOP 7/8: im Laufe der Diskussion zeigte sich recht bald, daß so gut wie alle Verein beträchtliche Schwierigkeiten bei der Rekrutierung neuer (und vor allem junger) Mitglieder haben.
- zu TOP 11: zur neuen Bezirksjugendleiterin wurde, wie in der vergangenen Periode, Frau Ingeborg Weisheit wiedergewählt.

Ende der Jugendversammlung 1987 gegen 17.00 Uhr.

Bernhard Wißler

Abnahmeprüfung vom 14. März 1987

Der tadellose Zustand des Fluggerätes ist Voraussetzung für die Sicherheit der Piloten und für fliegerische Höchstleistungen.

Dieser tadellose Zustand wurde bei den amtlichen »Abnahmen« unserer Segelfluggesellschaften festgestellt und bescheinigt. Damit dürfte von technischer Seite her die Sicherheit unserer Piloten gewährleistet sein und fliegerischen Leistungen nichts mehr im Wege stehen.

Die Überprüfung der Flugzeuge begann am 14.03.87 um 8.00 Uhr. Einige freiwillige Fliegerkameraden waren trotz der frühen Morgenstunde ebenfalls zur Stelle um dem Prüfer zur Hand zu gehen.

Der Überprüfung war wochenlange Werkstattarbeit vorausgegangen. Nun sollte sich die Genauigkeit und der Ernst unserer Arbeit herausstellen. Die Flugzeuge wurden vermessen, gewogen, Motorrichtung wurde geprüft und disponiert.

Auftrende Wartezeiten, wenn der Prüfer samt Zollstock im Flugzeugrumpf steckte, nutzte man zur Erledigung immer wieder auftretender Justierungsarbeiten. Schrauben wurden nochmals festgezogen, der Reifendruck überprüft, Finger im Fahrwerk eingequetscht oder eine Schlitzverkleidung verstellt.

Pünktlich zur Mittagspause unterbrach man die Arbeiten, um hinterher gestärkt und voller Zuversicht die »Test-« bzw. Werkstattarbeiten wieder aufnehmen zu können. Bei gutem Wetter wurden trotz allem keine übertragenden Zeiten geflogen, warum doch in erster Linie darauf aus technischen Flugdaten festzustellen und gegebenenfalls zu erneuern. Mit Abschluß der Flugberichte war schließlich gegen Abend auch die Abnahme beendet.

Nun warten wir voller Ungeduld auf das entsprechenden Flugwetter, um mit sicherem Gerät und viel Elan zu neuen Taten aufzubrechen. Dazu allen Flugkameraden Hals- und Beinbruch und viel Erfolg und Freude für die kommende Flugsaison.

Christopher Krauß

Unvergleichliche Wohnqualität durch

COTTO nur echt aus original florentinischem TERRACOTTA

Erzeugnis aus natürlichem, gebranntem Ton der Toscana
Boden- u. Wandplatten, Ofenkacheln, Ziersteine, Fensterbänke, Treppen,
für innen und außen (frostsicher) u.v.a.

Amphoren, Vasen, Säulen, Blumen- und Pflanzentöpfe

Fachm. Beratung, Verkauf und dauerhafte Pflegeleicht-Endbehandlung:

FLORENZ-COTTO-TON GMBH

8752 Johannesberg, Postfach 1108, Telefon 06021/4 73 37

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

Terracotta — gut für die schönsten Häuser!

Sprechen Sie mit Herrn Diller

»Flugzeug in Wald gestürzt«

Donnerstag, 13.02.1986. Aus zunächst ungeklärter Ursache stürzte ein mit drei Personen besetztes Sportflugzeug des Typs Piper Pa 28 südöstlich von Kaiserlautern in ein ausgedehntes Waldgelände. Die drei Insassen wurden mit zum Teil lebensgefährlichen Verletzungen in das nächstgelegene Krankenhaus eingewiesen. Am Flugzeug entstand Totalschaden.

Wie später ermittelt wurde, kam es offensichtlich zu einem Motorausfall auf Grund von Wasser im Kraftstoffsystem.

So oder ähnlich könnte ein Unfallbericht in der Presse aussehen. Jeder von uns weiß oder hat sogar schon selbst die Erfahrung gemacht, daß auch der beste Pilot auf Grund einer sich nach einer gewissen Zeit einschleichenden Routine in unangenehme Situationen kommen kann. Deshalb halten wir, das heißt die Redaktion »Rund um Charlie«, es für sinnvoll, in unregelmäßiger Folge unter dem Stichwort »Vorsicht, Falle« auf beachtenswerte Dinge einzugehen. Wir bitten jeden Flieger (und den, der es werden möchte) sich selbst zu prüfen und diesen Beiträgen besondere Beachtung zu schenken.

In diesem Sinne wünschen wir Euch allen stets »Hals- und Beinbruch« und allzeit gute Landungen.

Bernhard Wißler

Vorsicht Falle!

Lassen Sie sich Ihren Flug nicht verwässern!

Die zuverlässige Funktion eines Flugmotors hängt nicht nur von seinem einwandfreien technischen Zustand ab, sondern auch von der Qualität des verwendeten Kraftstoffs.

Wasser im Kraftstoff vermindert die Qualität und kann unter Umständen störend auf den Motorbetrieb einwirken, im schlimmsten Fall sogar einen Motorstillstand verursachen.

Lassen Sie es daher erst gar nicht zu einer solchen Situation kommen und bedenken Sie vor Antritt des Fluges, wie Sie dem Wasser im Kraftstoff begegnen können.

Wasser ist grundsätzlich immer im Kraftstoff vorhanden; lediglich die Erscheinungsform ist unterschiedlich. Es kann auftreten als

- a) gelöstes Wasser
- b) Wasser in Schweben (dispertiert)
- c) freies Wasser (Grobwasser).

Am gefährlichsten sind hier Wasser in Schweben und freies Wasser, dies aus folgenden Gründen:

— wird bei einer Umgebungstemperatur unterhalb des Gefrierpunkts geflogen, besteht die Gefahr, daß die in Schweben befindlichen Wassertropfen gefrieren und als Eiskristalle den Kraftstofffluß behindern oder ganz zum Erliegen bringen.

— freies Wasser sinkt auf Grund der größeren Dichte gegenüber dem Kraftstoff ab und sammelt sich an den tiefsten Stellen der Leitungen und des Tanks.

Wie gelangt freies Wasser in den Kraftstoff?

1. Durch Abkühlung wassergesättigten Kraftstoffs
 2. Durch Kondensierung
 3. Durch Betankung von bereits wasserhaltigem Kraftstoff
 4. Durch Eindringen von Wasser aufgrund undichter Tankverschlüsse.
- Welche Möglichkeiten hat der Pilot, freies Wasser im Kraftstoff zu erkennen und zu beseitigen?

— Kraftstoffproben aus den Schnellablaßventilen der Tanksümpfe entnehmen (grundsätzlich vor dem ersten Flug des Tages und nach jedem Auftanken) und den Abblasknopf des Kraftstoffsiebes eine Zeitlang ziehen.

— bei Betankung aus Fässern oder Kanistern Betankungstrichter mit Wasserabscheider (z.B. Rehleder) benutzen.

Tag der offenen Tür

GROSS AVIATION GmbH

Flugplatz Aschaffenburg

Anerkannter luftfahrttechnischer Betrieb LBA Nr. II-A326

Open House, 1. Mai 87

Bei uns sind Sie und Ihr Flugzeug gut aufgehoben.

Geben Sie uns Gelegenheit Ihnen einmal zu zeigen, was wir für Sie alles tun können.

- 100-Stunden Kontrollen + Nachprüfungen
- Neue + Gebrauchte Avionics
- Jahresnachprüfungen Funk + Zelle

— eventuell Eisbildungsverhinderer (Isopropyl-Alkohol oder Äthylen-Glycol-Monomethyl-Ather) verwenden und zwar 1 Prozent der getankten Kraftstoffmenge.

Außerdem sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, daß Wasser im Kraftstoff das Wachstum mikrobiologischer Lebewesen begünstigt. Bakterien und Pilze aber verursachen Korrosion und setzen das Kraftstoffsieb zu. Der Motor wird nicht mehr mit Kraftstoff versorgt.

Quelle: fsm, Flugsicherheitsmitteilungen der LBA, Ausgabe 2/84

Überprüfungsflüge

Wie in jedem Jahr finden auch in diesem Jahr wieder die Überprüfungsflüge für alle Clubmitglieder, die Clubmaschinen fliegen wollen statt. Ab sofort wird jeweils am Wochenende (Sa., So.) von 10:00 Uhr bis 18:00 Uhr ein Fluglehrer nur hierfür zur Verfügung stehen.

Wir bitten alle aktiven Motorflieger hiervon Gebrauch zu machen, damit unsere Flugsicherheit steigt. Wie Ihr alle wißt, hatten wir im Jahr 1986 keinen Unfall. Dies ist sicherlich auch ein Ergebnis der freiwilligen Checkflüge.

Also freiwillig mitmachen!

Eure Fluglehrer

Segelflug Theorie

Wie auch in den letzten Monaten finden wieder Unterrichtsstunden für Segelflieger und Motorsegler statt.

Die genauen Termine waren leider bis Redaktionsschluß noch nicht bekannt. Alle Interessenten werden daher gebeten, sich mit den Fluglehrern direkt in Verbindung zu setzen.

Alle Unterrichtsstunden finden wie üblich im Flugvorbereitungsraum unterhalb des Towers statt; falls dieser vorübergehend anderweitig belegt sein sollte, wird über einen anderen Ort von Fall zu Fall entschieden.

Nachtrag

Da die Redaktion nach der letzten Ausgabe von »Rund um Charlie« einige Anfragen bezüglich des Beitrages über das Ballonfahren erhalten hat, geben wir nachträglich eine Kontaktadresse bekannt. Interessenten können hier weitergehende Informationen erhalten.

Thorsten Koch

Thomas-Mann-Straße 59

6457 Maintal 2 - Bischofsheim

Tel. 06109/66753

...war zumindest für das Publikum ein eindrucksvoller Erfolg



Ju 52 in den Ruhestand getreten



Die vor zwei Jahren auf unserem Flugplatz zurückgebliebene Ju 52 ist am Montag, 6.4.87 in den Nachtstunden nach Sinsheim ins Verkehrstechnische Museum überführt worden.

Wie auf unserem Bild zu sehen wurden die Teile auf zwei Tiefladern einer Heilbronner Firma verladen. Die Ju 52 hat ein Leergewicht von 5,8 Tonnen. Hersteller war die Firma Junkers und das Muster Ju 52/3 m Land. Die Ju wird in Sinsheim auf den alten Zustand gebracht und soll dann auf dem Stuttgarter Flughafen ausgestellt werden.

Foto: Reichert

In eigener Sache

Liebe Clubmitglieder, nachdem nun auch diese Ausgabe unserer Clubzeitung »Rund um Charlie« erschienen ist, möchte es die Redaktion nicht versäumen, sich bei allen, die uns mit Beiträgen jeder Art unterstützt haben, zu danken.

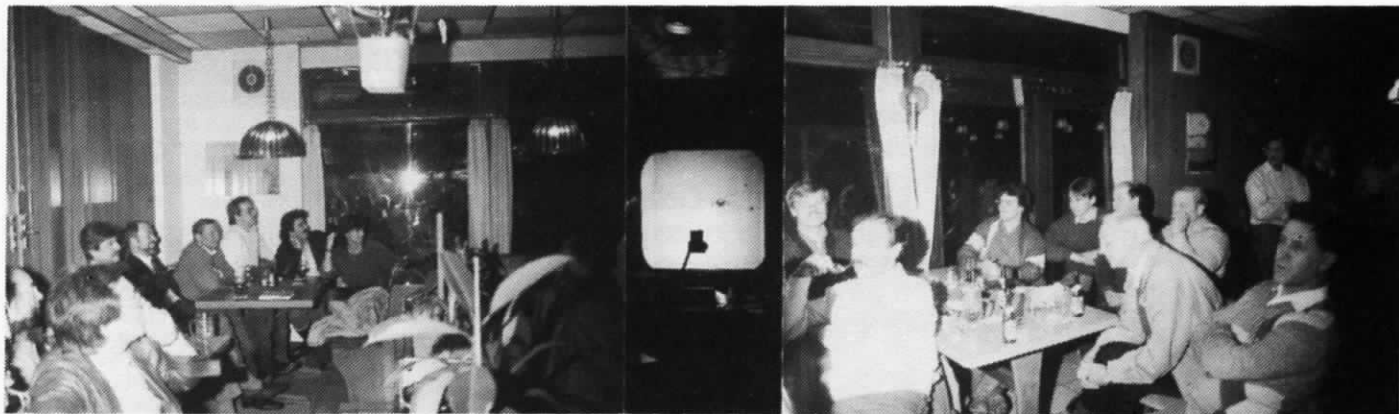
Unserer besonderer Dank gilt auch allen Inserenten, ohne deren Unterstützung die Herausgabe unserer Zeitung nicht möglich wäre. Deshalb an dieser Stelle auch der Aufruf an alle, uns weiterhin großzügig mit Werbung unter die Arme zu greifen.

Da die Herausgabe einer Clubzeitung doch mit etwas Arbeit verbunden ist, suchen wir noch einige Mitglieder, die uns hierbei unterstützen möchten. Wer also Interesse an einer sinnvollen Beschäftigung innerhalb des Clubenbes hat, möchte sich doch bitte mit Bernhard Wißler, 8754 Grobostheim 3, Fabrikstraße 7, Tel. 06026/4742 in Verbindung setzen.

Im Voraus schon vielen Dank.

Redaktionsschluß

für die nächste Ausgabe im Juli ist der 30. Juni 1987. Berichte (natürlich mit der Schreibmaschine geschrieben) bitte an die Redaktionsmitglieder im Impressum weiterleiten.



Recht gut besucht war die Veranstaltung über Außenlandungen und Unfallstatistik mit dem Referenten aus Augsburg, Herrn Schmucker, am 9. März 1987 in unserem Clubheim. Zahlreiche Besucher kamen auch aus unserem Nachbarverein Obernau.

Flugunfall - Informationen

Auszug aus der Information V 60 (Jan. 1987) der Flugunfalluntersuchungsstelle beim Luftfahrtbundesamt in Braunschweig

Flugunfälle deutscher Luftfahrzeuge im In- und Ausland im Jahre 1986

Es ist erfreulich festzustellen, daß die Gesamtzahl der Unfälle weiter gesunken ist: Gegenüber 590 Unfällen deutscher Luftfahrzeuge im In- und Ausland im Vorjahr ereigneten sich 1986 nur 537 Unfälle. Das ist eine Verringerung um 9 Prozent. Bereits bei der letzten Bilanz hatten wir eine Abnahme um 4 Prozent festgestellt. Hoffentlich hält diese Tendenz auch in diesem Jahr an.

Leider blieb die Anzahl der tödlichen Unfälle mit 56 und die Zahl der getöteten Personen mit 89 praktisch unverändert. Mit den hier aufgeführten Zahlen sind die Unfälle aller Flugzeuge, Drehflügler, Motorsegler, Segelflugzeuge, Hängegleiter, Ultraleichtflugzeuge, Fallschirmspringer und Ballone erfaßt.

Aus der Statistik von V 60 werden nachfolgend nur die Zahlen für Flugzeuge bis 2000 kg und solche von 2000 bis 5700 kg zur Kenntnis gebracht:

	bis 2000 kg	2000 b. 5700kg
Unfälle	119 (131)	18 (15)
Unfälle tödl.	14 (11)	3 (6)
Tote	35 (27)	9 (12)

(In Klammern stehen die Zahlen von 1985)

In der gesamten »Privatfliegerei« zeigt sich insgesamt ein positives Bild. Wenngleich bei 1-motorigen Reiseflugzeugen unter 2 Tonnen die Anzahl der tödlichen Unfälle leicht gestiegen ist, zeigt sich in allen Bereichen ein langjähriger Rückgang der Unfallzahlen, wie es die Zahlenfolgen ab 1983 zeigen:

	1983	1984	1985	1986
1-mot. Reise- flugzeuge	157	139	131	119

Diese Tendenz ist umso erfreulicher, da die Startzahlen nach ersten Ermittlungen 1986 gegenüber dem Vorjahr wieder gestiegen sind. Das bedeutet, daß die Häufigkeit eines Unfalls bezogen auf die Anzahl der Flüge noch mehr gesunken ist.

So erfreulich die derzeitige Entwicklung des Unfallgeschehens (mit einigen Ausnahmen) auch ist, sollten wir doch nie nachlassen, alles Erforderliche für die Sicherheit zu tun mit dem Ziel:

»Jeder Unfall ist einer zuviel!«.

Clubabend

Unser neuer Segelflugreferent Günther Lenk weist darauf hin, daß seit Anfang des Jahres wieder regelmäßig Clubabende im Vereinsheim stattfinden (jeden ersten Freitag im Monat). Neben allen Segelfliegern sind hierzu selbstverständlich auch die Motorflieger herzlich eingeladen.

Nächster Termin: Freitag, 1. Mai 1987

Was machst denn DU am 30. April

Ist doch ganz klar: Auf zum Flugplatz zum Tanz in den Mai! Für Stimmung mit allem Drum und Dran ist bestens gesorgt. Also, nicht vergessen, und alles, was an Familie aufzutreiben ist, mitbringen!

Programmierbüro
Programmierung
von
Computersystemen
Systemanalyse
EDV Beratung

rauch
PROGRAMMIERBÜRO
Ingenieurbüro für Datentechnik

Kirchstraße 34
D-8752 Kleinostheim
Telefon 06027/8568

Rund um Charlie

Nachrichten des FSC Aschaffenburg e.V.

Herausgeber: Flugsportclub Aschaffenburg

1. Vorsitzender: Peter Gentil

Redaktion: Bernhard Wißler, Tel. 06026/4742

Fabrikstraße 7

8754 Großostheim 3

Gerd Justin, Tel. 069/7591889

Herbert Reichert, Tel. 06026/1732

Ostring 9a,

8754 Großostheim 2

Chr. Kraus, Tel. 06021/92240

Andrea Herms, Tel. 09372/4971 o. 71700

Erscheinungsweise: 1/4 jährlich

Druck und Anzeigenabrechnung:

Druckerei und Verlag Herbert Reichert, Ostring 9a,
8754 Großostheim 2, Tel. 06026/1732

Auflage: 400 Exemplare

Aufsätze geben nicht die Meinung des FSC Aschaffenburg wieder.

Für nicht erschienene Beiträge kann keine Haftung übernommen werden.

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

Redaktionsschluß jeweils:

31. März 1987 30. Juni 1987

30. September 1987 31. Dezember 1987

Anzeigenpreise: 0,30 DM/Spaltenbreite 45 mm

Seiten-Format: Höhe 270 mm, Breite 185 mm

Veröffentlichungen, auch Auszugsweise, nur mit Genehmigung des Vorstandes.