

Rund um Charlie

Nachrichtenblatt des Flugsportclubs Aschaffenburg e.V.



1. Jahrgang

Oktober/November/Dezember 1987

4. Quartal 1987



Erich Schlagmüller hätte es sicher so gewollt.

Sein langjähriges Wirken galt neben seiner unermüdlichen Arbeit im Verein vor allem der Entwicklung des Rallyefliegens.

Für ihn war »Rund um Charlie« stets ein Höhepunkt. So wurde denn auch allgemein der Vorschlag der Wettbewerbsleitung begrüßt, den diesjährigen Wettbererb ganz seinem Andenken zu widmen. Sein langjähriger Copilot bei vielen Flugrallyes - Winfried Müller - stiftete deshalb den Erich-Schlagmüller-Gedächtnispreis.

Trotz anfänglich niedriger Anmeldezahlen gingen am 3.10.87 dann doch immerhin 17 Mannschaften an den Start. Unter der rallyeerprobten Aufsicht von Gerd Justin, Mike Amtmann und Otto Höfling standen die Piloten und ihre Begleiter pünktlich zur vorgesehenen Zeit zum Briefing »auf der Matte« und nahmen ihre Anweisungen entgegen. Wert wurde hierbei vor allem auf die Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten gelegt.

Dies kommt auch dadurch zum Ausdruck, daß eine ganze Reihe von Prüfungen aus dem »Alltag« eines jeden Piloten entnommen waren (z.B. genauer Abflug beim Start etc.). Des weiteren war die gesamte Ausrichtung der Rallye daraufhin ausgelegt, daß das Ergebnis nicht durch die Art des Materials - sprich der Maschine - beeinflußt werden konnte. Vom Motorsegler bis hin zum Entenflugzeug war dann auch ziemlich alles vertreten und die Leistungen waren nur dem Können der Mannschaften zuzuschreiben.

Im ganzen gesehen verlief die Rallye sehr harmonisch und fair, die korrekten Entscheidungen und Wertungen der Rallyeleitung wurden allgemein begrüßt.

Als Sieger dieses Wettbewerbs ging nach harten Kämpfen dann schließlich das Team Fromm/Maletschek (656 Punkte) vor den Mannschaften Müller/Lohre (642 Punkte) und Mahr/Stripp (627 Punkte) hervor.

Dies war gleichzeitig auch die erste Mannschaft, die zum ersten Mal den »Erich-Schlagmüller-Gedächtnispreis« entgegennehmen durfte, der am Abend im Rahmen einer Siegesfeier überreicht wurde.

Auch von Seiten der Redaktion »Rund um Charlie« sei den Siegern noch einmal herzlich gratuliert und allen Organisatoren und Helfern gedankt.

Geschäftsstelle: Flugplatz Großostheim, Christian Marschner, Tel. 06026/4933
Club-Cafeteria: Otto Schwenk, Tägl. geöffnet, Dienstag Ruhetag, Tel. 06026/6264

Erich lebt nicht mehr.

Am 19. September hat er uns - nur 57 Jahre alt - für immer verlassen.

Flugsport, das war sein Leben. Seit 35 Jahren war Erich trotz hoher beruflicher Auslastung am Aufbau und in der Führung des Flugsportclubs Aschaffenburg engagiert. Das erforderte häufig großen Einsatz, mußte doch der Club dreimal sein Fluggelände verlegen, bis er im Jahr 1976 sein endgültiges Domizil in Betrieb nehmen konnte.

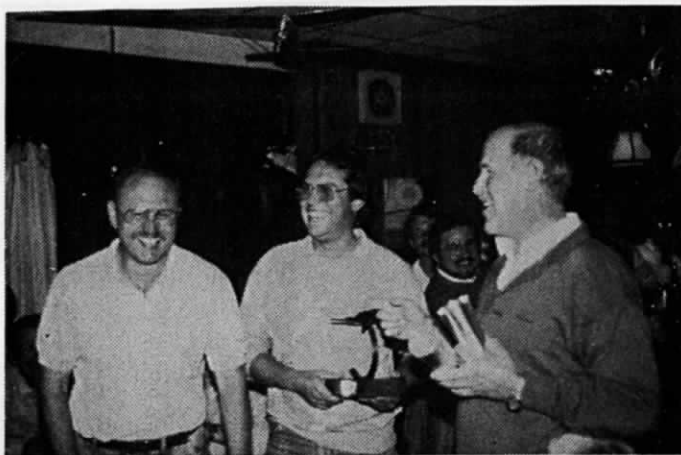
Als Erich im Jahre 1986 seine Firma in jüngere Hände legen konnte, stellte er sich als hauptamtlicher Geschäftsführer dem Flugsportclub zur Verfügung. Unter seiner Regie wurde im letzten Jahr der Rollweg befestigt, so daß nunmehr der Club über ein vorbildliches Fluggelände verfügt.

Darüberhinaus verstand er es als ehrenamtlicher Motorfluglehrer und Ausbildungsleiter beispielhaft, seine Schüler für den Flugsport zu begeistern. Sein stetes Bemühen war es, nicht nur Scheininhaber zu produzieren, sondern verantwortungsvolle Piloten auszubilden und diese in den Flugsportclub zu integrieren.

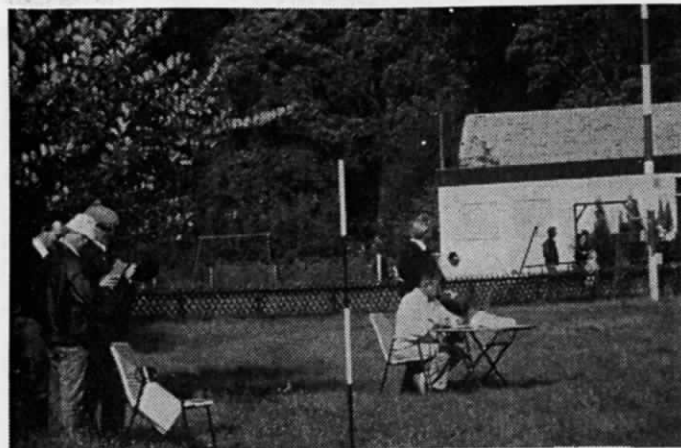
Sein besonderes Engagement galt den Motorflugwettbewerben. Seit nahezu 25 Jahren nahm er an zahlreichen motorsportlichen Veranstaltungen teil und hatte als fairer Wettbewerbsteilnehmer in Fliegerkreisen viele Freunde. Unermüdlich warb er in seinem Club um Mannschaften für die Teilnahme an Wettbewerben. Höhepunkt seines reichen Fliegerlebens war 1969 der Gewinn des Deutschlandfluges. Als Sieger konnte er seinem Flugsportclub den »BURDA-Preis der Lüfte« - einen Bölkow Junior - übergeben. In den letzten 15 Jahren haben ihn die Teilnehmer der Deutschlandflüge, der Rallye Baden-Baden, der Deutschen Meisterschaft und der Weltmeisterschaft als korrekten Zielländerichter kennen- und schätzengeliebt.

Mit Erich Schlagmüller haben wir Flieger einen Idealisten und einen echten Sportkameraden verloren.

Flugsportclub Aschaffenburg



Gesamtsieger: Team Roland Fromm und Charly Maletschek B. Wißler



Alte Rallye-Füchse bei der Zeitnahme.

B. Wißler

Rallye Rund um Charlie 1987

Mannschaft Pilot/Copilot	Gesamt Punkte
Wertung: Einzel	
Wertung: Gesamt	735
Fromm/Maletschek	656
Müller/Lohre	642
Mahr/Stripp	627
Deusser/Langhammer	601
Rauch/Görtsch	567
Diller/Weber	553
Sehl/Schertenleib	505
Schwenk/Stock	495
Dressler/Dr. Möller	478
Wussow/Bleser	460
Herms/Reinecke	436
Egger/Kummer	428
Prentner/Kleitz	416
Roos/Schäfer	410
Lenk/Lotz	368
Spahn/Gohlke	366
Hiesberger/Greser	279



»Ente« flog Wettbewerb »Rund um Charlie«

Mit Karl Roos am Knüppel, nahm die neueste flugtechnische Errungenschaft am Wettbewerb teil. Von den Flugeigenschaften ließ sich auch Mike Amtmann beeindrucken.

Foto: Karl Roos



Flugvorbereitung zum Wettbewerb RuC 1987

B. Wißler

Ka - 8 Ziellandewettbewerb (26./27.9.87)

Zahlreiche Teilnahme beim Opa-Wolf-Ziellandewettbewerb.

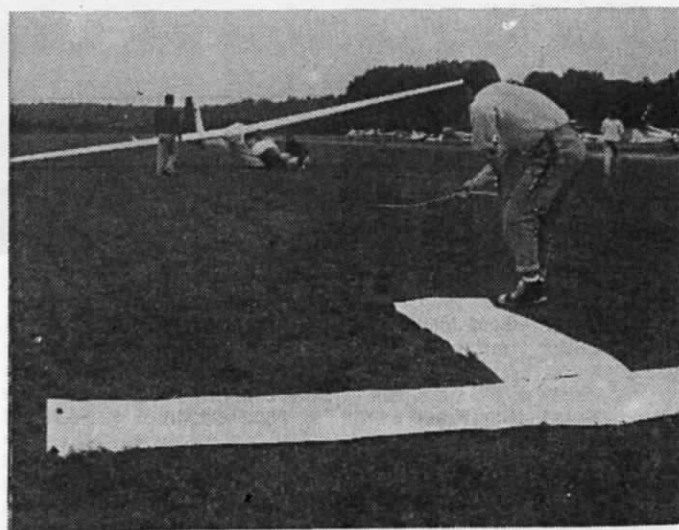
Bei recht gutem Wetter führte der FSC Aschaffenburg den diesjährigen Wettbewerb auf eigenem Platz durch. Von 6 teilnehmenden Vereinen (Walldürn, Obernau, Offenbach/Rheinheim, Seligenstadt, Babenhausen und Aschaffenburg) erreichte Obernau 1863 von 9825 insgesamt »erlangten« Punkten und wurde damit bester teilnehmender Verein. Dahinter Seligenstadt (1838 P.), Babenhausen (1747 P.), Walldürn (1738 P.), Aschaffenburg (1423 P.) und Offenbach/Rheinheim (1216 P.).

Geschleppt wurde mit 2 Maschinen (unsere D-EALF und die Porsche-Remo vom Dümpel), die in der Summe rund 290 Schlepps durchführten.

Die Organisation und Leitung lag in Händen von Stephan Dorn, der die Vorbereitungen, welche das ganze Jahr über liefen, durchführte und den gesamten Wettbewerb aufs Beste im Griff hatte.

Die schnelle Auswertung der Ergebnisse verdanken wir der Fa. M + S Elektronik, Niedernberg, die freundlicherweise eine Computeranlage zur Verfügung stellte und Bernhard Wißler, der für die Programmierung und Auswertung verantwortlich war. An dieser Stelle bedankt sich die Segelfluggruppe des FSC recht herzlich.

Den »Kommandowagen« stellte Fliegerkamerad Christopher Krauß. Alle Plätze konnten mit ansehnlichen Preisen bedacht werden, wofür der Veranstalter sich bei allen Gönnern besonders bedankt.



Nicht immer gab es volle Treffer.

Foto: F. Roos

ein leuchtender
Gedanke



Hermann Wißler

Fabrikstraße 7
8754 Großostheim 3
Telefon: 06026/4742
Telex: 4188312 WIP d

Zündholzwerbung
Schachteln
Briefchen
Sonderformate

Gesamtwertung Name, Vorname	Verein	Summe
Wiesehof	FSV Offenbach/Reinheim	167
Maier	Walldürn	163
Schindler	Walldürn	159
Hundt, Martina	FSV Offenbach/Reinheim	157
Steigerwald, Michael	FSC Möve Obernau	154
Willard	Walldürn	152
Emig, Stefan	FSC Aschaffenburg	151
Vogt	Walldürn	
Witt	LSC Babenhausen	
Dingeldein, Jutta	FSV Offenbach/Reinheim	149
Fromm, Roland	FSC Aschaffenburg	
Bardonnier, Jochen	FSV Offenbach/Reinheim	148
Füle, Tibor	LSC Babenhausen	147
Zimmerman, Klaus	LSC Seligenstadt	146
Meier	Walldürn	145
Wißler, Bernhard	FSC Aschaffenburg	144
Boehrer	Walldürn	143
Köhler, Klaus	FSC Möve Obernau	141
Schindler	Walldürn	
Kapp, Joachim	LSC Babenhausen	140

Vereinswertung FSC Aschaffenburg

Name, Vorname	Mannschaft	Summe
Emig, Stefan	Jugend 151	
Fromm, Roland	1. Mannschaft	149
Wißler, Bernhard	Jugend	144
Schlagmüller, Klaus	1. Mannschaft	139
Maletschek, Karl-Günther	2. Mannschaft	135
Sehl, Lothar	Senioren	133
Aulbach, Herbert	1. Mannschaft	133
Lenk, Günther	Senioren	131
Krauß, Christopher	Jugend	88
Kummer, Karl-Heinz	Senioren	84
Lotz, Hans	2. Mannschaft	84
Großkettler, Raimund	2. Mannschaft	52

Herbert Reichert

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. Krauß Tel. 06021/92240

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 abzurufen oder zurückzusenden.

Redaktionsschluß jeweils:

31. März 1987 30. Juni 1987
30. September 1987 31. Dezember 1987

Anzeigenpreise: 0,30 DM/Spaltenbreite 45 mm

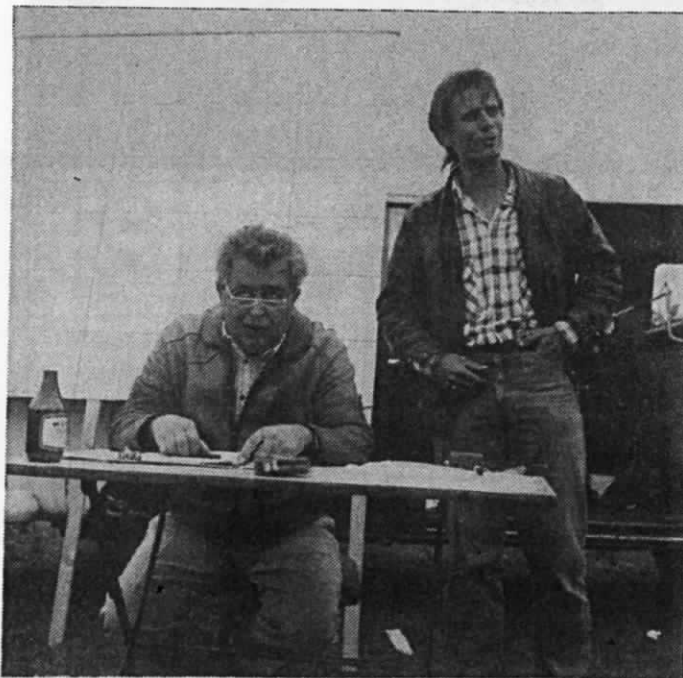
Seiten-Format: Höhe 270 mm, Breite 185 mm

Veröffentlichungen, auch Auszugsweise, nur mit Genehmigung des Vorstandes.



Gespannt verfolgen die Teilnehmer die Wertungen an der Zeittafel.

Foto: F. Roos



Guck hie der nimmt uns doch glatt die besten Punkte.... Foto: F. Roos



Porsche-Remo beim Schleppen — KA 8 Ziellandewettbewerb '87

Foto: F. Roos

Ziellande- Wettbewerb 1987



Bild: Fred Roos

Zum Whisky siebenhundert Jahre altes Eis

Polar 2 und Polar 4 fliegen zum Südpol / Conny Vogel ist wieder dabei
 »Hinterher beschließt man jedesmal: Das tust du nie wieder! Aber dann, nach drei, vier Monaten, sieht das schon wieder anders aus - und schließlich ist man halt doch wieder dabei.« Nickend hat Konrad Vogel, Flieger aus Leidenschaft, den Worten seines Kameraden und Teamchefs Friedrich Schwacke zugestimmt - und so sind beide auch in diesem Jahr »wieder dabei«. Seit dem 1. Dezember sind sie im Auftrag des Alfred-Wegener-Instituts für Polar- und Meeresforschung mit den beiden deutschen Polarflugzeugen, der Polar 2 und der Polar 4, unterwegs in Richtung Südpol.

Der Überführungsflug hat manche Tücke - selbst wenn man von dem tragischen Zwischenfall im Frühjahr 1985 absieht (damals, nach der zweiten Expedition, war die Polar 3, das Schwesterflugzeug der Polar 2, auf dem Rückflug vor der afrikanischen Küste abgeschossen worden).

Die Strecke von Hannover bis zur deutschen Antarktisstation »Georg von Neumayer« mißt fast 20.000 Kilometer. Nach Unterbrechungen in Spanien und auf den Kanarischen und den Kapverdischen Inseln folgt die schwierigste Etappe, die Überquerung des Atlantischen Ozeans. Bis zum brasilianischen Recife sind es mehr als 3100 Kilometer, die in 8000 Meter Höhe - mit Sauerstoffmasken - geflogen werden müssen. Der achtstündige Flug ist mit den zweimotorigen Propellermaschinen vom Typ Dornier 228 ohnehin nur bei exakter Kalkulation der Treibstoffvorräte und Windverhältnisse möglich. An der südamerikanischen Küste entlang handelt man sich dann Stück für Stück weiter in Richtung Süden, zunächst bis Punta Arenas im südlichsten Zipfel Chiles. Dort werden die Flugzeuge umgerüstet, die Fahrwerke in einigen Tagen Arbeit durch Skierersetzt. Dann geht es über eine chilenische und eine britische Station schließlich zur deutschen Überwinterungsstation, der Georg von Neumayer Station.

Die deutsche Station erhält im südlichen Sommer jeweils kräftigen Zuwachs. Nicht nur die beiden Polarflugzeuge kommen dann »nach Neumayer«, auch das Forschungsschiff Polarstern wird dort um die Jahreswende erwartet. Es hat neue Lebensmittel, Brennstoffe, Maschinen und Ersatzteile an Bord, aber auch die nächste neunköpfige Überwinterungsmannschaft sowie zahlreiche Wissenschaftler und Techniker für die Sommerkampagne. Sie haben dort auch für die diesjährige Saison ein umfangreiches Programm. Dazu gehören unter anderem geodätische Messungen zur Eisdynamik auf dem Schelfeis, chemische Untersuchungen zur Aerosolverteilung in der Antarktis, eine internationale geologische Überlandexpedition in die nahen Kottasberge und eine Expedition in die Berge der Shackleton Range am Westrand des antarktischen Schildes, nur 1000 Kilometer vom Südpol entfernt.

Anfang Januar sollen dreizehn Geologen mitsamt ihrer Ausrüstung von der britischen Station Halley Bay aus in die Berge geflogen und dort fünf Wochen später wieder abgeholt werden. Schon in dem vergangenen Jahr hatte Friedrich Schwacke mit der Polar 2 das Gelände erkundet und ein geeignetes Gebiet für Landemanöver ausgemacht, das er zu Ehren seiner Heimatstadt Gelnhausen-Valley nannte. Trotz aller Vorbereitungen aber macht vor allem dieser Teil der Expedition den Piloten Sorge. Im Polargebiet muß jedes Vorhaben sehr präzise geplant sein, ob man es dann aber auch ausführen kann, hängt vor allem vom Wetter ab - und das ist selbst im Sommer keineswegs verlässlich.

Die Temperaturen stiegen dann zwar auf minus 20 bis 0 Grad, doch auch im Sommer gibt es außer dem ständigen Wind heftige Schneestürme, die den Betrieb für mehrere Tage lahmlegen können. Anschließend müssen dann Flugzeuge und andere Gerätschaften erst mühsam aus dem Schnee ausgegraben werden. Manch schöner Plan kann so durcheinandergeraten, Ersatzprogramme liegen aber meist bereit. Im vergangenen Jahr etwa gelang es der Polarsterin nicht, wie geplant, bis zur deutschen

Sommerstation Filchner vorzudringen. So wurden nur die Flugzeuge dorthin geschickt, um die Station zu versorgen; denn diese Station steht auf Steilen über der Schneeoberfläche und muß gelegentlich hochgekurbelt werden, damit sie nicht zudriftet.

Meßflüge, so sagt Schwacke, werden in der Regel abgebrochen, wenn die Bedingungen zum Ende des antarktischen Sommers schlecht werden - doch in diesem Jahr galt es, Menschen sicher heimzuholen. Sicherheit sei das oberste Gebot, heben die Piloten hervor und fügen besorgt lächelnd hinzu: »Wissenschaftler sind manchmal wie die Kinder. Voller Begeisterung laufen sie soweit wie möglich und bauen ihre Station - und wir müssen sie dann wieder rausholen.«

Viel wird von den Piloten in der Antarktis gefordert, und nicht ohne Stolz erwähnen die beiden deutschen Flugzeugführer, es gebe auf der Erde wohl »überhaupt nur zwanzig oder dreißig Menschen, die das können«. Man hat nicht nur mit extremen Bedingungen zu kämpfen, mit unbekanntem Gelände und oft sehr schlechter Sicht, auch viele der üblichen Navigations-Instrumente versagen in der Nähe der Pole. Von der Erfahrung und dem Können der Piloten aber hängen mitunter Menschenleben ab.

In der vergangenen Saison etwa konnten die deutschen Piloten in einer dramatischen Rettungsaktion vier schwerverletzte Russen bergen, die mit einem Hubschrauber abgestürzt waren. Anschließend gab es dann ein großes Dankes-Fest an Bord eines russischen Schiffes. »Die Russen mahlen dann Kaffee und teilen den letzten Wodka oder ihr größtes Vermögen, das letzte Stück Schokolade«, berichtet Friedrich Schwacke. Großherzige gegenseitige Hilfe freilich, fügt Konrad Vogel hinzu, sei in der lebensfeindlichen Weite ohnehin üblich.

Auch die Geselligkeit beim Essen spielt eine große Rolle. Erst die Mahlzeiten geben dem unendlichen Tag des polaren Sommers eine Struktur. Die Briten veranstalten sogar jeden Samstag ein traditionelles »candlelight dinner« mit Krawattenpflicht und zwei Butlern, umschichtig dargestellt von den Bewohnern der jeweiligen Stationen. Ganz so formell geht es bei den Deutschen nicht zu. Aber auch dort weiß man nach den Strapazen des Tages mitunter einen gepflegten Whisky zu schätzen - mit 700 Jahre altem Eis.

Hals- und Beinbruch und eine gesunde Rückkehr wünscht den Piloten die RUC.

Quelle: F.A.Z. - C. Möhring

Segelfliegerversammlung 1987

Ganz im Zeichen der Neuanschaffung eines Motorseglers G 109 B, sowie für 1988 eines doppelstiegligen Segelflugzeuges ASK 21 stand die gut besuchte und äußerst harmonisch verlaufende Versammlung.

Vorstand und Ausschuß trugen damit der steten Aufwärts-Entwicklung im Bereich des MOSE-Fliegens Rechnung und brachten mit der Erteilung einer Option für eine ASK 21 ihren Willen zum Ausdruck, der Abteilung Segelflug durch Beschaffung von zeitgemäßem Fluggerät beste Entwicklungsmöglichkeiten zu eröffnen.

Dem abgerundeten Bericht des Segelflugreferenten Günter Lenk zufolge gab es im Bereich des MOSE-Fliegens einen enormen Zuwachs. Die Motorlaufzeit des SF 25 B (D-KAEE) konnte trotz des allgemein schlechten Wetters im Jahr 1987 verdoppelt werden. Hierbei waren 40 Piloten beteiligt. Innerhalb von wenigen Tagen konnten für den neuen Motorsegler Grob G 109 B etwa 250 Flugstunden vorab verkauft werden. Dies läßt auch für 1988 auf eine weitere Belebung in diesem Bereich hoffen.

Mit Kritik sparte Günter Lenk nicht an den Scheininhabern PPL-C, die sich aktiver am Flug- und Clubgeschehen beteiligen müßten.

1987 qualifizierten sich Peter Schlagmüller und Jürgen Vad bei den Bayr. Meisterschaften der Clubklasse. Mit ihren Platzierungen haben sie sich die Teilnahme an der deutschen Meisterschaft gesichert. Roland Fromm belegte bei der dezentralen Meisterschaft im Streckensegelflug in der FAI-15m-Klasse einen guten 5. Platz in Bayern.

Am Mose-Wettbewerb in Babenhausen nahm der FSC A'burg mit 5 Mannschaften teil. Von 49 teilnehmenden Mannschaften lagen alle FSC-Teams auf den ersten 13. Plätzen. Besondere Beachtung und Freude fand das tolle Ergebnis von Rudi Schlagmüller/Struppi Schertenleib, die den 3. Platz belegen konnten.

Einen langanhaltenden starken Beifall erhielt unser verdienter Ausbildungsleiter und Fluglehrer Rudi Schlagmüller, der nach jahrzehntelanger Fluglehrertätigkeit seinen Rücktritt bekanntgab. Charly Maletschek, der seine Nachfolge antrat, gab einen umfangreichen Bericht über die Schulung im Bereich Motorsegler und Segelflug. Hierüber wird in der nächsten RuC ein ergänzender Beitrag erscheinen.

Urlaubsfliegen in Lienz/Österreich soll auch 1988 wieder stattfinden. Termine und weitere Details werden bekannt gegeben. Ab sofort findet wieder jeden Samstag ab 13 Uhr, Sonntags ab 10 Uhr, Werkstattarbeit statt.

Die Jahresabnahme ist am 12. März 1988; für alle MOSE- und Segelflieger ist das Erscheinen um 8 Uhr Pflicht.

Charly Maletschek

Programmierbüro
Programmierung
von
Computersystemen
Systemanalyse
EDV Beratung

rauch
PROGRAMMIERBÜRO
Ingenieurbüro für Datentechnik

Kirchstraße 34
D-8752 Kleinostheim
Telefon 06027/8568

Beilagenhinweis

Unserer heutigen Ausgabe liegt ein Prospekt der Fahrschule Hanf, Aschaffenburg, bei.
Wir bitten um Beachtung!

Altölentsorgung

Wie auch schon in RuC 3/87 angesprochen, wird der Umgang mit Altöl von den meisten unserer Vereinskameraden nicht mit dem nötigen Verständnis gehandhabt.

Altöl verschmutzt unser Grundwasser und unseren Flugplatz

Also noch einmal die Bitte und Aufforderung an alle:

- Leere Dosen und Behältnisse zuerst abtropfen lassen
- danach in die dafür vorgesehene Sondermülltonne legen

Der Vorstand

»Alte Kameraden«

Ohne viel Aufsehen ist sie von uns gegangen. Ein ruhmloses Ende. Der einzige Ruhm der ihr geblieben ist, war seinerzeit die aufsehenerregende letzte Landung.

Die Rede ist von unserer »Tante JU«. Jahre stand sie als Markenzeichen auf unserem Flugplatz. Für viele Besucher schon allein ein Grund, am Wochenende den Flugplatz zu besuchen und ihre Zeit (Freizeit) hierzu verbringen.

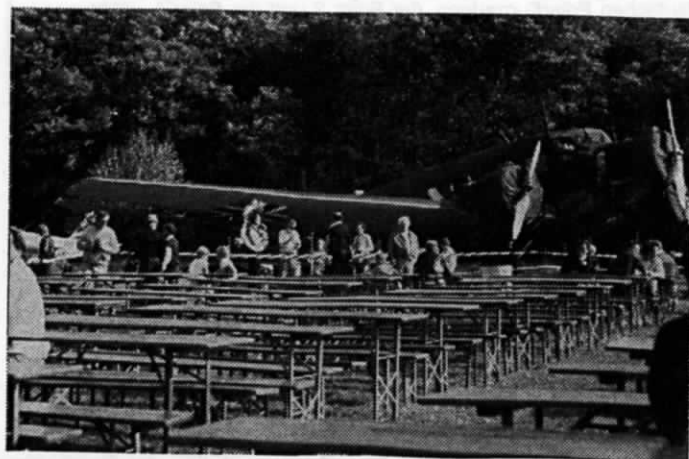
Mit abgebautem Höhenruder, flugunklar und doch noch sehr gut erhalten stand sie da und schien selbst mit ihrem Schicksal zu hadern, wenn man die vielen Öltropfen als Tränen interpretiert. Ihr Ende kündigte sich am Flugtag 1986 an, als sie von ihrem Stammpplatz am Restaurant in die hinterste Ecke geschoben wurden.

Halbherzige Ausbesserungsversuche wie Dampfstrahlen, silberner Anstrich (mit dem Pinsel!!!) halfen ihr auch nicht mehr. Mehrmals wurde sie verkauft, bis sie ihren jetzt vorläufig letzten Besitzer fand, das »Auto- und Technikmuseum« in Sinsheim, welches ihr zum Zwecke des Abtransportes durch Abnehmen der beiden äußeren Motoren und der Flügel auch noch das letzte Ansehen nahm.

Bleibt zu hoffen, daß die vielen Besucher des Museums sich an ihr erfreuen und diesen wohl einmaligen Meilenstein der Luftfahrtgeschichte zu schätzen wissen.

Ich bin sicher, auch Flugsport-Clubmitglieder werden sie bei Gelegenheit wieder besuchen und (alte) Erinnerungen aufkommen lassen.

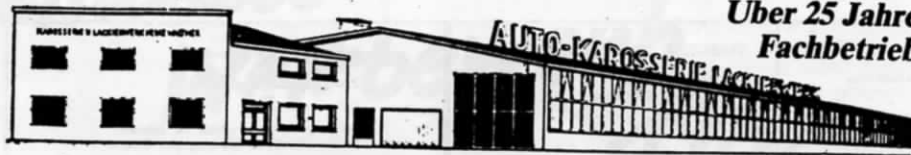
Rolf Mailänder



Aufnahme Flugtag 86 - Die alte Ju war noch auf unserem Platz.

Bei Lack- und Blechschaden erst Walther fragen

Über 25 Jahre
Fachbetrieb



Ihr Spezialist für Sonderlackierungen, TÜV, Karosserie- und Rahmenrichtarbeiten,
Sandstrahlarbeiten an sämtlichen Fahrzeugtypen.
Modernste Farbmischanlage mit über 30000 Farbtönen.

Bei
Unfällen:

Gestellung eines Leihwagens,
Unterbodenschutz und Beschriftungen
an Fahrzeugen.

Unser
Service:

Abschlepp- und Bergungsdienst
Tag und Nacht auch an Sonn- und Feiertagen
rund um die Uhr für Sie einsatzbereit.

Über 25 Jahre erster Fachbetrieb am Platz



Auto-Walther GmbH

8753 Obernburg am Main, Carl-Zeiss-Straße 4
(neben dem Minimal-Markt), Telefon 06022/1212

Gala Party des FSC

Am 07.11.1987 fand im Tanzstudio Fischlein die erste Fliegerparty des FSC Aschaffenburg statt. Die mit viel Mühe und Freude vorbereitete Veranstaltung fand leider im Club keinen sehr großen Anklang; so waren auch lediglich 70 Personen erschienen. Davon waren sicherlich nur 30 Clubmitglieder! Man fragt sich wirklich, was man noch veranstalten soll, um bestimmte Personen hinter dem Ofen hervorzulocken. Am Eintrittsgeld kann es wohl doch nicht liegen. Denn für ein gutes Abendessen zu zweit legt man in etwa die gleiche Summe hin. Also woran dann? Vielleicht haben sich doch einige geirrt, die da meinten, die Veranstalter wollten sich eine goldene Nase verdienen. Ich kann Euch sagen: Keiner hat etwas daran verdient, der Club aber hat drauf gelegt. Es ist doch schade, daß wir unser Clubleben nicht etwas intensivieren.

Für die, die dabei waren, war es ein gelungener Abend. Angefangen von den Räumlichkeiten des Tanzstudios, das für solche Veranstaltungen gut geeignet ist, über die wunderschöne Dekoration von unserem Clubmitglied Gohlke und Frau (nochmals ein herzliches Dankeschön), über die Kapelle mit Sängerin, über die kleinen, aber sehr guten Imbisse bis hin zu den neckischen Spielchen. Ein Ziellandewettbewerb für Papierflugzeuge führte schnell zu einer guten Stimmung (Erstaunlich bei 70 Leuten!) Mit der Musikschaue um Mitternacht war der Höhepunkt des Abends erreicht. Die Kapelle spielte alte und neue Melodien bis 02.00 Uhr. Selten hat man zum Tanzen soviel Platz gehabt. Der Abend klang gegen 04.00 Uhr an der Bar aus. Schade....

Gerhard Justin

Jugoslawien/Griechenland/Italien-Flug 1988

Im Mai/Juni 1988 wollen wir einen Flug nach Jugoslawien und Griechenland organisieren. Gedacht ist an eine Strecke:

Aschaffenburg	
Protoroz	640 km
Dubrovnik	480 km
Thessaloniki	560 km
Mykonos	440 km
Kreta	140 km
Athen	280 km
Bari	680 km
Venedig	640 km
Aschaffenburg	600 km
	4.460 km

Der Zeitbedarf liegt bei ca. 14 Tagen und etwa 20 - 25 Flugstunden.
Wer gerne mitfliegen möchte bzw. mithelfen will beim Organisieren, wendet sich an Gerhard Justin.

Flug-Ausbildung im FSC Aschaffenburg 1987/1988

Seit dem 9. November 1987 läuft ein neuer Lehrgang für Motorflug, Segelflug und Motorsegler

Erstmalig daran ist zum einen, daß der FSC Aschaffenburg zwei Lehrgänge in einem Jahr beginnt, und zum anderen, daß alle Flugschüler von Motorflug, Segelflug und Motorsegler gemeinsam am Theorieunterricht teilnehmen.

Bis Ende März 1988 soll der theoretische Unterricht mit dem Funk-sprechzeugnis und den einzelnen Fächern abgeschlossen sein. Im April 1988 wird dann wieder ein neuer Kurs anlaufen. Damit ist für interessierte Flugschüler die Möglichkeit geschaffen worden, jederzeit in den laufenden Kurs einzusteigen.

Mit der Ausbildungsleitung unserer Flugschule wurde Gerhard Justin beauftragt. Weitere sechs Fluglehrer stehen ihm zur Seite. Es sind dies:

Jörg Becker
Horst Gebhardt
Erich Reichardt
Christian Marschner
Ronald Spahn
Manfred Wolf

Neu eingeführt wurde auch ein Reservierungsbuch für Fluglehrer und Flugschüler. Dieses Buch liegt im Tower aus und ermöglicht den Flugschülern und Fluglehrern sich für Flugstunden einzutragen.

Auch Clubmitglieder, die bereits einen gültigen Schein haben, aber überprüft bzw. eingewiesen werden wollen, können hiervon Gebrauch machen.

KLEINTRANSPORTE

Umzüge-, Textiltransporte f. DTL

führt schnell,
zuverlässig u. preiswert aus

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



Aufnahmegebühren + Spartenbeiträge PPL B + C

SEGELFLUG PPL C		SEGELFLUG PPL C		MOTORSEGLER PPL-B		MOTORSEGLER PPL-B	
Tauglichkeitszeugnis vor 1. Alleinflug Geburtsurkunde bei Jugendlichen unter 18 Jahren Einverständniserklärung der Eltern		Schüler - Student - Bundeswehr (Pflicht) bis 25 Jahre		Tauglichkeitszeugnis Geburtsurkunde bei Jugendlichen unter 18 Jahren Einverständniserklärung der Eltern		Schüler - Student - Bundeswehr (Pflicht) bis 25 Jahre	
Aufnahmegebühr (einmalig) 900,-- DM		200,-- DM sofort 700,-- DM gestundet bis zur wirtsch. Unabhängigkeit max. bis 25 Jahre		Aufnahmegebühr (einmalig) 900,-- DM		200,-- DM sofort 700,-- DM gestundet bis zur wirtschaft- lichen Unabhängigkeit max. bis 25 Jahre	
Spartenbeitrag 360,-- DM		180,-- DM		Spartenbeitrag 360,-- DM		180,-- DM	
Segelfluggpauschale 400,-- DM		200,-- DM		Pauschale 200,-- DM		200,-- DM	
Schleppgebühren (160,--/h) + 7 % MWSt		Nach Abrechnung in der Ausbildung etwa 600,-- DM/Jahr		(entfällt, wenn Segelfluggpauschale bezahlt wird)		(entfällt, wenn Segelflug- pauschale bezahlt wird)	
Sonderregelung für Mitglieder, welche alle 2 Jahre PPL C verlängern und die Mindest- startzahl nachweisen wollen		In der Schulung werden eingesetzt		Motorseglergebühr D-KAEE D-KNES		SF 25 B 65,--/h Motorlaufzeit Grob 109 B 90,--/h Motorlaufzeit + 7 % MWSt.	
5 Stunden-Pauschale 200,-- DM bei 1. Start diese Regelung anmelden Sollten während des Jahres 5 h über- schritten sein, müssen 200,-- DM nach- berechnet werden.		Blanik L 13 D-0935 Ka 8 D-1011 Ka 6e D-0099 Mistral C D-4947		Segelzeiten frei		200,-- DM	
Sonderregelung für private Flugzeugbesitzer, die gleichzeitig FSC-Mitglied sind. Pauschale 200,-- DM		SF 25 B - Falke D-KAEE		Ausbildungsgebühr 200,-- DM Theorie + Funksprechzeugnis BZF I/II			
5 Stundenregelung wie oben 200,-- DM Pauschale auch dann fällig, wenn keine Clubmaschinen geflogen werden		Alle Flugzeuge sind entsprechend den Richt- linien des BMV versichert		D-KNES GROB 109 B Sonderregelungen, um Verfügbarkeit des Flugzeuges sicherzustellen.			
		Für Scheininhaber besteht ein Selbstbehalt in der Voll- kasko (nach Auskunft)		• 1 Flugstunde werden 100 Einheiten zugrundegelegt. • Buchungen an SA + SO, sowie Feiertagen nur möglich durch Vorauszahler • An SA + SO, sowie Feiertagen wird generell nach Einheitenbuch abgerechnet, mindestens aber 50 % der Abwesenheitszeit • Urlaubsfliegen max. 12 Tage über 1 Wochenende hinweg Mindestabnahme 10 Flugstunden • Scheininhaber haben an SA + SO sowie an Feiertagen Vorrecht vor Schulung			

Ausbildungsplan PPL B + C

AUSBILDUNGSPLAN THEORIE + PRAXIS		PPL - C	PPL - B
Motorseglerrührer PPL-B	Segelflugzeugführer PPL-C	Lehrmaterial Föh-Klöss Funksprechzeugnis BZF I/II Hesse oder Flug ohne Motor Nav. Dreieck Navigationsmaterial Kartenmaterial ICAO Flugbuch, Ausbildungsnachweis PPL C - etwa 150,-- DM -	Lehrmaterial Föh-Klöss Funksprechzeugnis BZF I/II Kühr alle Bände Nav. Dreieck Navigationsrechner Aristo 613 Kartenmaterial ICAO Flugbuch, Ausbildungsnachweis PPL B - etwa 350,-- DM -
80 Unterrichtsstunden innerhalb 24 Monaten vor Prüfung In den Fächern Luftrecht- Navigation - Verh. in bes. Fällen Technik - Meteorologie Sprechfunkzeugnis BZF I/II Erste-Hilfe-Lehrgang 1) 35 Flugstunden innerhalb der letzten 24 Monaten vor Prüfung auf MOSE versch. Muster, davon 15 Std. alleine 2) Bei Flugausbildung innerhalb 5 Monaten 25 Flugstunden, davon 15 alleine 3) 60 Starts + Landungen, davon 10 Alleinstarts auf 3 versch. Flugplätzen, mit Ausnahme des Ausbildungsflugplatzes 4) 5 Anflüge und Landungen ohne Fluglehrer mit abgestelltem Motor 5) 300 km Dreiecks-Nav-Flug allein mit einer Zwischenlandung auf einem mindest. 100 km entfernten Flugplatz und einer weiteren Landung 6) Verhalten in bes. Flugzuständen Verhalten in Notfällen und bei Unfällen 7) 5 Außenlandeübungen mit Lehrer mit oder ohne Aufsetzen Ausbildung kann teilweise auf Flugzeugen oder Segelflugzeugen erfolgen	60 Unterrichtsstunden innerhalb 4 Jahren vor Prüfung Sprechfunkzeugnis BZF I/II Erste-Hilfe-Lehrgang 1) 30 Flugstunden innerhalb der letzten 4 Jahre vor Prüfung auf Segelflugzeug versch. Muster, davon 15 Std. alleine 2) Bei Flugausbildung innerhalb 18 Monaten 25 Flugstunden, davon 10 alleine 3) 60 Starts + Landungen, davon 20 Alleinstarts und 3 Landungen aus ungewohnter Position mit Fluglehrer 3 Landungen auf einem anderen Platz als dem Ausbildungsplatz 4) 50 km Überlandflug allein im Segelflug 5) Verhalten in bes. Flugzuständen Verhalten in Notfällen und Unfällen Flugausbildung kann teilweise auf MOSE durchgeführt werden		



m+ s beantwortet alle Fragen zu den IBM Personal Computern, kompatiblen Produkten, IBM Schreibmaschinen sowie dem dazupassenden Zubehör.

Wir bieten außer fundiertem Know-How Schulung, Software-Unterstützung und natürlich Wartung durch unser erfahrenes Service-Team.



m + s elektronik gmbh

Nordring 55, 8751 Niedernberg
Tel.: 06028/404-0 - Tlx.: 4188759



Geschäftsstelle:
Kaiserhofstr. 10, 6000 Frankfurt 1
Tel.: 069/20367

»Alte Adler« trafen sich



Schon faßt zur Tradition sind die Treffen der »AA« geworden. Diesmal in der vorweihnachtlichen Zeit traf man sich zu einem festlichen Essen am 5. Dezember im Clubheim.

Bei einem Gläschen Wein mit Gattin lauscht man dem Nikolaus. Im Vordergrund Franz Steuer, Peter Gentil, Traudl Sehl.

Wintermärchen-Winterarbeit

Dunkle Wolkenketzen treiben tief über die Baumwipfel, die Hallentore sind geschlossen und man meint fast erkennen zu können, wie die Dunkelheit aus dem Wald hervorkriecht. Die Landschaft liegt wie ausgestorben da, die Kälte scheint alles eingefroren zu haben. Keine Bewegung, außer den düster dahinziehenden Wolken, ist in dieser herbstlich-winterlichen Umgebung wahrzunehmen.

Doch von irgendwoher drängen sich plötzlich Stimmen und Geräusche in's Bewußtsein. Ein erleuchtetes Fenster wirkt plötzlich störend in der grauen Eintönigkeit. Was mag sich hinter den dicken Scheiben verbergen, die mit Blicken nicht zu durchdringen sind? Neugierig öffnet man die Tür einen Spaltbreit und Behaglichkeit strömt einem entgegen. In wohliger Wärme tummeln sich einige Gestalten und von fachkundigem Gemurmel begleitet rücken sie bohrend, schleifend, feilend und malend den Segelflugzeugen zu Leibe. — Jawohl!

Winterarbeit ist angesagt!

Im Gegensatz zu manch anderer Spezies, die zu dieser Jahreszeit einen festen Winterschlaf hält, ist die Gattung Segelflieger gezwungen, statt zu ruhen harte Arbeit (und zwar gute Arbeit) zu leisten, um den Fortbestand dieser Art zu gewährleisten. Denn nur durch die durchgeführten Reparaturen und Ausbesserungsarbeiten an den Fluggeräten kann der Segelflieger vor dem Aussterben bewahrt werden. Routine und Können beim Fliegen kommen erst zur Geltung, wenn man diese in einem einwandfrei funktionstüchtigen Flugzeug zur Anwendung

bringen kann. Hoffen wir also auf möglichst wenige Winterschläfer, damit wir im nächsten Jahr, pünktlich wenn uns der Frühling wieder schöneres Wetter beschert, in sicheren Flugzeugen aufsteigen können.

Ein gutes neues Jahr und Hals und Beinbruch!

Christopher Krauß

Foto-Studio
MAINFLINGEN
Albert-Schweitzer-Straße 10
6451 Mainhausen 2
Telefon: 0 61 82 - 2 43 08
Anita Becker

Fliegen in den zwanziger Jahren:

»Dann öffnen Sie einfach das Fenster!«

Ratschläge für den Flugreisenden annodazumals

Vor sechzig Jahren eröffnete die französische Fluggesellschaft »Lignes Aeriennes Farman« zusammen mit der »Luft Hansa« die Linie Paris-Köln-Berlin.

Aus diesem Anlaß veröffentlichte im vergangenen Jahr Air France die Reiseempfehlungen ihrer Vorgängergesellschaft aus dem Jahre 1926, die teilweise noch heute nichts von ihrer Aktualität verloren haben und manchen Piloten der Allgemeinen Luftfahrt, der das Fliegen in Oldtimern kennt, an seine eigenen Erfahrungen erinnern.

Startvorbereitung

Werden Sie nicht ungeduldig, wenn der Start nicht auf die Stunde genau stattfindet, wie er im Flugplan angegeben ist. Diese Verspätung ist nicht auf die Nachlässigkeit der Fluggesellschaft zurückzuführen, sondern auf deren Bemühungen, Sie so sicher wie möglich an Ihr Ziel zu bringen. Es ist nämlich besser, das einwandfreie Funktionieren des Motors ein zweites Mal zu überprüfen, als sich auf ein Abenteuer mit einem Motor einzulassen, auf den man sich vielleicht nicht ganz verlassen kann.

Es ist auch einmal notwendig, die neuesten Angaben über das Wetter abzuwarten. Laut den Luftfahrtbestimmungen ist es nämlich dem Flugzeugführer nicht erlaubt, in den Wolken zu fliegen und selten darüber. Ein Aviateur, der durch eine Wolkenlandschaft fliegt, ist genauso hilflos wie ein Kurzsichtiger am Steuer eines rasenden Automobils. Eine Luftreise ist kein Abenteuer!

Wie soll man sich anziehen?

Müssen Sie sich in Pelze hüllen, einen dicken Overall anziehen Schutzbrille und Handschuhe tragen, mit einem Wort, sich als Flugzeugführer verkleiden? Das wäre bis auf wenige Ausnahmen völlig überflüssig. Ihr Pilot zieht sich warm an, weil er in der offenen Kanzel dem scharfen Fahrtwind und den Wirbeln des Propellers ausgesetzt ist. Sie dagegen, in der Kabine, haben außer etwas Durchzug nichts zu befürchten. Ziehen Sie sich an wie zu einer Fahrt mit dem Automobil.

Die Kurve nach dem Start

Sobald der Aeroplan einige hundert Meter Höhe erreicht hat, kippt er auf einer Seite etwas ab und zieht eine Kurve. Die Maschine geht auf den geplanten Kurs. Sie brauchen sich vor diesem Flugmanöver nicht zu fürchten, ihr Leben ist nicht in Gefahr.

Sollte Ihnen diese Kurve Unannehmlichkeiten bereiten, dann schauen Sie nicht zum Himmel hinauf, sondern auf die Erde. Sie werden beim Blick nach unten zu Ihrer Überraschung feststellen, wie sich die Landschaft um die Vorderkante des Flügels dreht, während die Tragfläche wie eine unbewegliche Achse in der Luft zu stehen scheint.

Die Zeit während des Fluges

Eine Flugreise, obwohl sehr kurz scheint sich manchmal unendlich hinzuziehen. Das hängt mit der jeweiligen Reiseflughöhe zusammen. Je höher ein Flugzeug fliegt, um so langsamer scheint die Landschaft unten vorüberzugleiten. Besser ist jedoch, die Langeweile statt mit einem Roman, einer Illustrierten oder einer Zeitung anzugehen sich ganz dem Schauspiel der unter einem wechselnden Landschaftsbild einzugehen. Studieren Sie die Landkarte, versuchen Sie, die Gegend, die Städte, Flüsse, Hügel, Berge, Wälder zu erkennen. Das ist eine überaus fesselnde und lehrreiche Beschäftigung. Sie brauchen nicht zu befürchten, daß die Geschwindigkeit des Flugzeuges Sie um dieses Schauspiel bringen könnte. Die Landschaft gleitet langsam unter Ihnen hinweg, und Sie haben den Eindruck als wenn das Flugzeug an einem unsichtbaren Faden aufgehängt wäre, obwohl es sich in Wirklichkeit mit hoher Geschwindigkeit vorwärts bewegt. Das können Sie übrigens leicht am Fahrtwind feststellen, wenn Sie Ihre Hand aus dem Fenster halten.

Wenn's um Drucksachen geht

DRUCKEREI
UND
VERLAG



Ostring 9a, 8754 Großostheim-Ringheim 2.

OPEL OMEGA CARAVAN

WIE GROSS DARF EIN SCHÖNES AUTO SEIN?



Auto-Fahren darf wieder Spaß machen. Und Ihren Lebensstil dürfen Sie offen zeigen. Wenn Sie aber schon für Hobby, Familie oder Beruf ein besonders großes Auto brauchen (Der Omega hat bis zu 1.850 Liter Ladevolumen!), darf es dann nicht ruhig auch etwas schöner und komfortabler sein als viele andere? (Der Omega ist es!)

Testen Sie ihn bei uns! In voller Größe und Schönheit!

OMEGA CARAVAN.
WAS FÜR EIN AUTO!



OPEL-DIENST

Kleestädter Straße 5
Telefon 0 60 78 / 33 36

Autohaus MOHR

6114 Groß-Umstadt
(Klein-Umstadt)

Achtung Segelflieger

Falls sich genügend Interessenten finden, ist geplant unseren Blauk dieses Jahr mit nach Lienz zum Alpensegelfliegen zu nehmen. Wer also mitmachen möchte (Scheininhaber) möchte sich bitte mit Günther Lenk in Verbindung setzen.
Tel. 06021/6575

Industrie - Filmproduktion

IKARUS



Wir produzieren Ihre
Werbefilme - Produktionsdarstellungen
Lehr- und Informationsfilme
Auch private Feste und Jubiläen auf
16mm Farbtonfilm oder Video VHS.
Kinowerbung auf 35 mm.

Auskunft:

Thilo Wolf, Regiekameramann,
Tel. 06026/6264

Vorbildlich in der 2-Liter-Klasse.

**Das neueste Motor-Management
der Welt: Motronic III.**

Im neuen BMW 320i Kat.

Der neue BMW 320i Kat. Mit der Technik von ganz oben. Die Motronic III. Für perfekte Triebwerksteuerung. Für programmierte Kraftentfaltung. Für Freude am Fahren. Ab sofort bei uns.



Abbildung mit Sonderausstattung.



**Premiere der neuen
Samstag, 23.1.87, 10 - 14 Uhr
Sonntag, 24.1.87, 10 - 14 Uhr**

**3er
88**

Auto Reinhard
Aschaffener Str. 33
8754 Großostheim 1
Tel. 06026/1470

Die Luftkrankheit

Die sogenannte Luftkrankheit ist keine wirkliche Krankheit, allenfalls vergleichbar mit einer Art Übelkeit.

Sie hat zwei Ursachen: In einer Flughöhe von beispielsweise 2.000 Meter kann der Reisende ein Unwohlsein verspüren, wie das manchmal bei der Ankunft auf größeren Höhen in den Bergen der Fall sein kann. Das ist lediglich eine vorübergehende Unpäßlichkeit und ohne jede Folgen. Hingegen trifft das Flugzeug, wenn es Wälder, weite Wasserflächen oder hügeliges Land überfliegt, auf unterschiedlich starke Luftströmungen. Diese drücken die Maschine hoch oder hinunter, mal sackt sie rechts, mal links ab, mal ist die Bewegung leicht und kaum spürbar, dann wieder von roher Gewalt erfaßt. Es besteht keinerlei Grund zu Befürchtungen. Der Aeroplan nimmt immer wieder seine gewohnte Lage ein. Sollte dieses Schaukeln Sie doch ängstigen und Sie ein ähnliches Gefühl verspüren wie bei einer Seekrankheit, dann öffnen Sie einfach das Fenster und atmen tief die frische hereinströmende Luft ein. Das ist noch immer die beste Methode, die man empfehlen kann.

Die Landung

Der Aeroplan nähert sich wieder der Erde. In der Ferne kommt schon der Flugplatz in Sicht. Sie unterhalten sich mit Ihrem Nachbarn über die Stadt unter Ihnen und auf einmal ist der Ton weg, obwohl der Reisegefährte weiterspricht. Seien Sie ohne Furcht. Sie sind nicht plötzlich taub geworden. Schlucken Sie mehrmals. Damit schaffen Sie hinter Ihrem Trommelfell wieder den gleichen Druck wie außen. Sie erlangen schnell wieder Ihr Gehör zurück.

Erinnern Sie sich noch an die ersten Reisen mit der Eisenbahn? Wieviele Menschen haben dieses Verkehrsmittel verkannt! Oder die ersten Automobilisten, waren diese doch als »seelisch Gestörte« verschrien. Seit 1926 und dank der neuesten technischen Verbesserung muß es jedem einsichtigen Menschen klar geworden sein, daß das Flugzeug ein schnelles, wirtschaftliches und völlig normales Verkehrsmittel ist.

Quelle: Pilotenpost
(afpp) D7005

SEIT 1872



Eder Bier

Privatbrauerei Eder

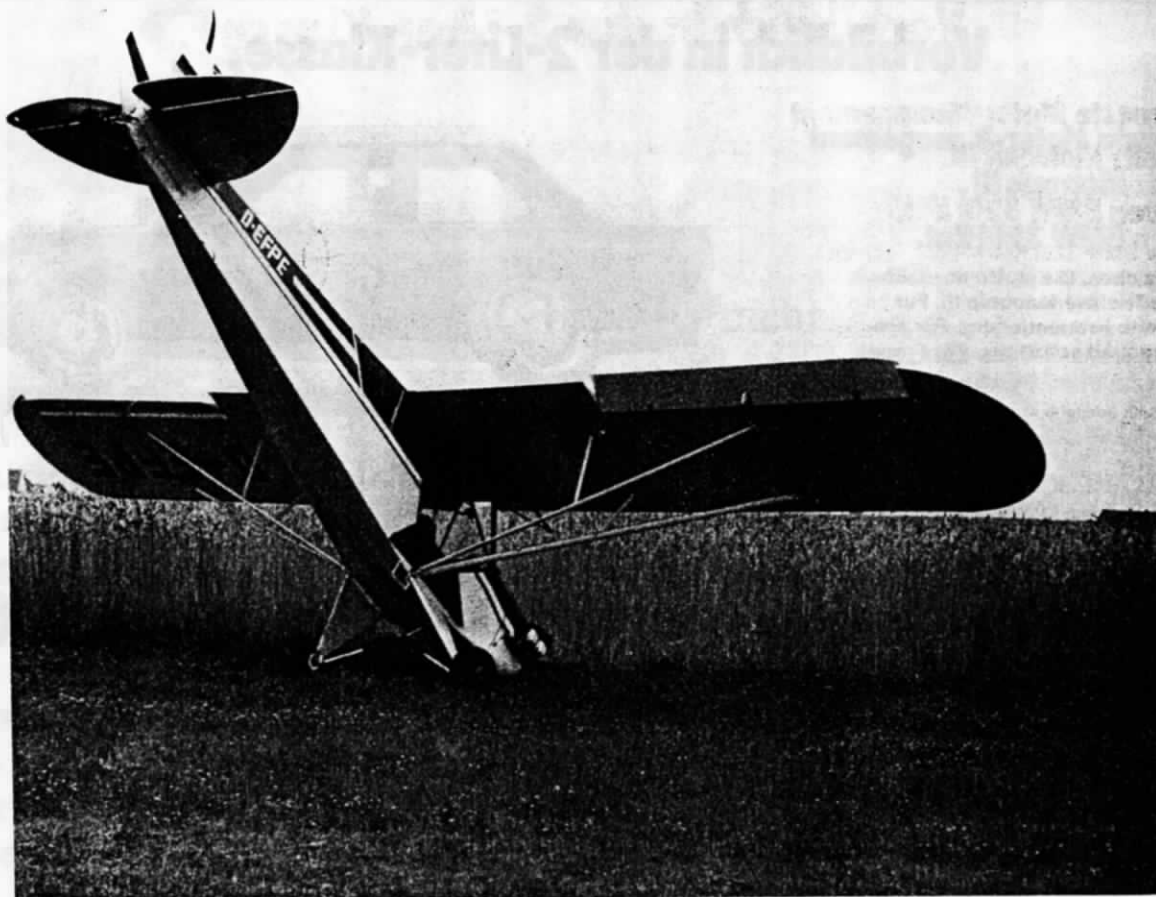
WERBUNG

trägt unsere Clubzeitung.

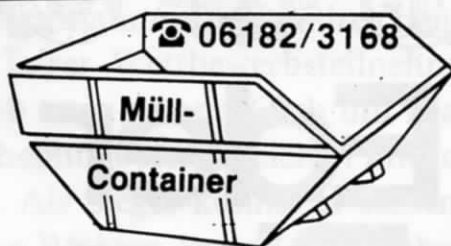
Inserieren Sie in unserem
Nachrichtenblatt

Kontaktadresse:

☎ 06026/4742 oder 1732



»Hals- und Beinbruch« für die neue Flug-Saison 1988 und allen Club-Mitgliedern immer eine gute Landung.



wenn's um Geld geht
Sparkasse

Liebe Motorflieger,

es soll an dieser Stelle noch einmal daran erinnert werden, daß das Überfliegen der umliegenden Ortschaften nach Möglichkeit zu vermeiden ist.
Für euer Verständnis vielen Dank.
Flugleitung

Häfling
-Produkte machen Ihren
Besitz wertvoller.



Häfling
BAUZENTRUM

Jahnstraße 3, Tel. (06182) 31 68
6451 Mainhausen-Zellhausen