



Rund um Charlie

Sinn und Zweck unserer Vereinszeitschrift

von Gerh. Justin

Liebe Clubfreunde

die Idee, eine clubeigene Zeitschrift herauszubringen, finde ich ausgezeichnet.

Ich glaube, daß hierdurch unser gesamtes Clubleben besser dargestellt werden kann.

In meinem heutigen Grußwort möchte ich den Initiatoren für diese Idee danken und der Zeitung ein langes erfolgreiches Bestehen wünschen.



Mögen die Erscheinungsziffern über die Zahl 2 klettern, damit ein späterer Vorstand die 50. Ausgabe als Jubiläumszeitschrift feiern kann.

In diesem Sinne verbleibe ich als

Euer

Gerh. Justin

Der Sinn und Zweck einer Vereinszeitschrift liegt in vielen Dingen begründet.

Allgemein kann man sagen, daß die Herstellung einer Zeitschrift dazu dient, dem wachsenden Informationsbedürfnis der einzelnen Menschen Rechnung zu tragen. Sie ist damit ein Kommunikationsmittel für die Verbreitung von Nachrichten und Informationen jeder Art, wie das Fernsehen oder das Radio. Dabei sollten die Herausgeber einer Zeitschrift objektiv und wahrheitsgetreu über Themen politischer, wirtschaftlicher oder fachlicher Art berichten. Eine gewisse Meinungsrichtung und politische Willensbildung bei den Zeitschriften läßt sich in den meisten Fällen jedoch nicht vermeiden.

Eine Vereinszeitschrift hat im wesentlichen die gleiche Aufgabe wie Zeitschriften anderer Art. Sie soll Informationen an diejenigen weitergeben, die das Bedürfnis haben, solche Informationen zu bekommen, und selbstverständlich auch umgekehrt. Weiterhin soll sie den Mitgliedern eines Vereins einen Überblick darüber geben, was im Verein alles getan wird und was noch zu tun ist. Sie kann damit auch in großem Maße Rundbriefe ersetzen. Eine Vereinszeitschrift gibt aber auch jedem Mitglied Gelegenheit, nach bestimmten Regeln natürlich, zu bestimmten Themen Stellung zu nehmen. Aus diesem Grunde werden gewisse Punkte des Inhaltes dieser Zeitschrift immer wieder auftauchen.

So sollen in den Leserzuschriften alle Mitglieder, die glauben, ein dringendes Anliegen zu haben, zu Worte kommen. Aber auch Berichte über Flugreisen und Rallyes, Technik und Navigation und dergleichen werden in dieser Zeitschrift abgedruckt werden. Weiterhin werden hier Anliegen des Vorstandes und des Ausschusses vorgebracht werden. Eine Spalte mit neuesten Informationen und Terminen werden das Bild unserer Zeitschrift abrunden.

Um eine Vereinszeitschrift ins Leben zu berufen, bedarf es gewisser Initiative. Diese Initiative ist von den Redaktionsmitgliedern ergriffen wor-

den. Um jedoch eine solche Zeitschrift am Leben zu erhalten, fordern wir alle Mitglieder auf, Beiträge in Form von Berichten, Meinungen und dergleichen, die in irgendeiner Form mit unserem Verein bzw. mit dem Flugsport zusammenhängen, zu schreiben und an die Redaktionsanschrift zu senden. Dann und erst dann hat eine solche Zeitschrift ihren Sinn und Zweck, nämlich die Kommunikation zwischen Verein und Mitgliedern zu verbessern, das Vereinsleben zu fördern und letzten Endes die Freude an unserem Flugsport zu steigern, erfüllt.

Nur ein neuer Flugplatz

"Deutschland hat einen neuen Flugplatz; einen von vielen Hunderten, die helfen, unsere Infrastruktur zu verbessern. Er ist ein großer Gewinn für die Stadt Aschaffenburg und ihre Umgebung. Alle, alle werden von ihm profitieren!" So oder so ähnlich könnte die Eröffnungsrede eines Landrates klingen, wollte er die passenden Worte für unseren neuen Landeplatz finden.

Alle, alle werden profitieren; aber nur wenig haben ihn gebaut. Nun, es ist auch nicht allzu schwierig, eine 828 m lange und 20 m breite Asphaltbahn einzuebnen. Man braucht dazu nur ein Gesamtareal von 140.000 m² (denn die Segelflieger wollen ja auch leben). Auf diesem Gelände bewege man etwa 2.500 m³ Erde und mache es somit eben. Nun bedarf es nur noch 1.730 m³ Mineralbeton und 1.300 m³ Asphalt, die man mit einem Niveauunterschied von max. 5 cm aufträgt. Einige wenige Abrollwege, eine Boxenhalle (die an einem Tag aufgestellt werden kann), etwas Farbe, ein paar Meter Zaun und fertig ist ein Flugplatz, von dem Gegner schmeichelfhaft sagen, es könnten sogar Linienmaschinen darauf landen (man fühlt sich direkt nach Frankreich versetzt).

Ein wunderschöner Flugplatz zwar; trotzdem fällt ein kleiner Wermutstropfen in den Becher voll Freude: DM 500.--, ist sooo viel Geld erforderlich? Reicht nicht etwas weniger? Hätte man vielleicht gar ganz auf diesen Betrag verzichten können, wenn?

Nun, fahren wir fort in unserer Betrachtung über den Bau eines Flugplatzes; denn einige Kleinigkeiten wurden im oberen Absatz außer acht gelassen, so z. B. die Kleinigkeit von etwa 30 Behörden, ca. 100 Besuchen bei denselben, ca. 600 Schriftstücken - angefangen von der "kleinsten" Bauzeichnung bis hin zum im besten Juristendeutsch abgefaßten Erstlingswerk eines Jung-Hobby-Juristen - und etwa 1.500 Planungs- und Kampfstunden, rechnet man den Zeitaufwand aller Initiatoren zusammen.

Dies entspricht für eine Person einem Arbeitsaufwand von einem Jahr. Hätte man einen Architekten - und nur einen Architekten - für diese Arbeit entlohnt - der Club wäre um DM 75.000.-- ärmer; ein kleines Vermögen, wie mir scheint.

Ein solch kleines Vermögen haben wohl auch unsere Initiatoren verdient - ich meine, das Gefühl, einen Club hinter sich zu haben, der zwar sachlich diskutiert und kritisiert, der aber auch den Gewinn nicht nur für Aschaffenburg und Umgebung, sondern für sich selbst er-

kennt - seine Existenzgrundlage. Dieser Gewinn, so meine ich, sollte uns DM 500, -- wert sein.

Was wir gebaut haben, ist für viele vorerst nur ein Sonder-Landeplatz. Ist es auch für uns "nur ein neuer Flugplatz?"

Höfling Baumarkt GmbH



Ihr
Partner
beim
Bauen

64 51 Zellhausen Jahnstr. 3
☎ 061 82/31 68

Club

-Nachrichten Januar 1977 - Abt. Segelflug

von R. Schlagmüller

Wir Segelflieger hatten am 27. 03. 76 einen guten Saison-Beginn. Wetter und Thermik waren ganz auf unserer Seite, so daß einige schöne Leistungsflüge gemacht werden konnten. Wir hatten auch Glück, daß wir ohne jeden Bruch über die Runden kamen. Pech hatten wir jedoch mit unserer Schleppmaschine, die plötzlich unangenehme Mucken zeigte. So fand der Segelflugbetrieb ab Anfang August meistens im Saale statt. Endgültiges Segelflugsaisonende war dann der Ziellandewettbewerb in Babenhausen am 24. 10. 76, an dem wir, natürlich erfolgreich, mit 9 Piloten teilnahmen.

Trotzdem kamen wir noch auf eine ganz ansehnliche Stundenzahl. Wir machten insgesamt 1168 Starts mit 791 Stunden. Nachstehend Start- und Stundenzahlen der einzelnen Maschinen:

Ka 8	256 Starts	151 Std.
Ka 6e	168 "	209 "
Blanik	448 "	176 "
Kestrel	67 "	191 "
(davon Richard Deusser 151 Std.)		
Motor-Falke	229 Starts	64 "

Segelflug

Ab sofort werden Werkstattarbeiten in der Firma Emig KG, Werk 2, Großostheim, Dellweg 1, durchgeführt:

mittwochs	ab 17.00 Uhr
freitags	ab 18.00 Uhr
samstags	ab 14.00 Uhr

Der Kestrel, unsere "Super-Orchidee", wurde in der 2. Hälfte August dank der besonders "großen" Auslastung verkauft. Nach Abzug der Flugzeiten unseres lieben Richard verblieben nämlich noch 40 Stunden, die sich 8 "Starflieger" teilten. So wurden wieder Stimmen laut, daß wir alle die Flugzeiten eines Mannes für eine bestimmte Maschine zahlen müßten. Nachdem die Flugzeiten im vergangenen Jahr in ähnlicher Relation standen, ich entsprechend angepflaumt wurde, so habe ich diesmal schweren Herzens ebenfalls dafür plädiert, unsere schöne Super-Orchidee zu verkaufen. Die Segelflieger sollen kostendeckend fliegen. Ich glaube, daß unsere Entscheidung für die Allgemeinheit gesehen, die richtige war.

Ferner bin ich davon überzeugt, daß wir in 2 Jahren wieder eine Kunststoffmaschine haben werden. Unser lieber Fred Roos startet zur Zeit eine Aktion mit Bausteinen in Form von Clubabzeichen, Clubhemden etc. Hoffentlich kauft jeder etwas bei ihm. Der Gewinn soll zumindest als Startkapital einer neuen Hochleistungsmaschine dienen.

Durch den Verkauf des Kestrels tilgten wir unsere restlichen Verbindlichkeiten für dieses Flugzeug. Darüber hinaus konnten wir uns noch einen schönen Motorfalken kaufen.

Werkstattarbeiten an unseren Seglern werden ab Mitte Januar durchgeführt. Der Ort ist wahrscheinlich unser Clubheim auf dem alten Fluggelände. Zumindest kann man dort erfahren, wo und zu welchen Zeiten gearbeitet wird.

Am 28.05.77 beginnen die Unterfr. Segelflugmeisterschaften. Sie dauern wahrscheinlich 8 Tage. Es kann in Einzel- und Mannschaftswertung geflogen werden. Näheres darüber in den nächsten Club-Nachrichten. Es können auch Doppelsitzer teilnehmen.

Urlaubsfliegen in den Alpen: Interessenten wollen sich bitte rechtzeitig melden, damit man Ort und Zeit koordinieren kann.

Für Segelflieger, die nicht Rockefeller heißen und nur wenig fliegen, möchte ich noch folgendes mitteilen: Leider wurden auch alle aktiven SF mit der notwendigen Platzumlage von DM 500, -- für den neuen Flugplatz belastet. Dies ist relativ hart. Wenn man aber bedenkt, was ein Düsenjäger kostet, und daß wir die nächsten 99 Jahre einen eigenen Flugplatz haben, so kann man diese einmalige Umlage wohl akzeptieren. Ich werde mich dafür einsetzen, daß 1977 keine Pauschalgebühr von DM 350, -- im Segelflug als Startgeld erhoben wird, sondern daß jede Maschine wie früher ihren Stundenpreis bekommt. Vermeiden möchte ich dadurch, daß eine Segelflugstunde evtl. teurer wird als eine Motorflugstunde.



„Ich glaube, ich schaff's nicht mehr.“

Die Gemischregelung in Kolbenflugmotoren

von Karl Wein

Die Gemischregelung, richtig durchgeführt, trägt entscheidend dazu bei, den Verschleiß an Ventilen, Kolbenringen und kompletten Zylindern niedrig zu halten. Die Lebensdauer des Motors kann also positiv beeinflusst werden.

Grundsätzlich unterscheidet man drei Gemischaufbereitungsanlagen und Propellerkombinationen:

1. Schwimmervergaser mit Festpropeller
2. Einspritzer mit Verstellpropeller
3. Einspritzvergaser mit Verstellpropeller und automatisch regelnder Gemischeinstellung

Bei allen Flugmotoren, die mit Schwimmervergaser und Festpropeller, sowie Einspritzern mit Verstellpropellern ausgestattet sind, kann der Gemischregelhebel nicht nur als Schnellstopeinrichtung, sondern auch zur Gemischeinstellung verwendet werden. Die Bandbreite der Mischungsverhältnisse Kraftstoff/Luft reicht von 1:8 bis 1:20. Die beiden Mischungsverhältnisse 1:8 und 1:20 können in der Betrachtung vernachlässigt werden, da das Erstere zu reich und das Zweite zu arm für den Flugbetrieb ist. Nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über die verwendeten Mischungsverhältnisse:

Wann wird nun welches Gemisch verwendet?

1:10

Reichstes Gemisch, hoher Kraftstoffanteil, gute Innenkühlung des Motors für Startleistung, Steigleistung, Höchstleistung, Leerlaufleistung.

1:12,5

BPP = Best power point = Mischungsverhältnis der besten Leistung, hohe Leistung durch hohe Flammfrontgeschwindigkeit im Verbrennungsraum, nicht für Dauerbetrieb geeignet, da hohe Zylinder-temperatur.

1:15

CCM = Chemical correct Mixture Ratio = Chemisch richtiges Mischungsverhältnis. Gemisch führt zur Überschreitung der höchstzulässigen Verbrennungstemperatur: Klopfgefahr.

1:16,5

BEP = Best economic point Mixture Ratio = Mischungsverhältnis der besten Wirtschaftlichkeit, ärmstes Gemisch, Reiseleistung; niedriger Kraftstoffverbrauch.

Die einschlägigen Motorenhersteller empfehlen bei Flughöhen unter 5000ft und einer Leistung des Motors, die höher als 75 % der Nennleistung liegt, den Gemischregelhebel in der Reich-Position zu belassen, d. h. mit einem Mischungsverhältnis von 1:10 zu fliegen.

Wie wird nun das Gemisch bei einem Flugzeug ohne Abgastemperaturanzeige eingestellt?

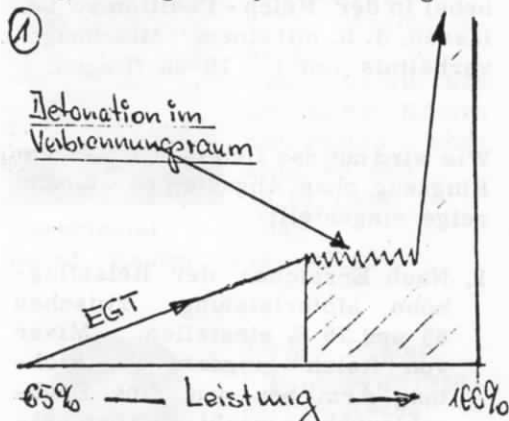
1. Nach Erreichen der Reise Flughöhe, Motorleistung zwischen 65 und 75 % einstellen. Mixer von "Reich" langsam in Richtung "Arm" bewegen. Eine Drehzahlzunahme macht sich bemerkbar, weil das Gemisch für eine Höhe von 5000ft zu reich war.

Kraftstoff/Luft	≈ 1:10	≈ 1:12,5	≈ 1:15	≈ 1:16,5
	"Reich"	etwas "Reich"	CCM	"Arm"
		BPP		BEP
	Startleistung		wird nicht verwendet	Reiseleistung

2. Mixer weiterziehen, bis unrunder Motorlauf bemerkt wird. Bei diesem Vorgang erreicht und überschreitet der Motor seine maximale Drehzahl.
3. Gemisch durch Verschieben des Mixers soweit anreichern, daß der Motor gerade wieder rund läuft. In dieser Stellung läuft der Motor mit annähernd bester Wirtschaftlichkeit, was einem Mischungsverhältnis von 1:16,5 entspricht.
4. Falls nun ein Betrieb mit höherer oder Höchstleistung verlangt wird, muß zuerst das Gemisch angereichert werden, dann erst ist die Leistung zu erhöhen. Es ist äußerst wichtig, diese Reihenfolge einzuhalten, sonst könnte es sein, daß Sie das Flughandbuch, Kapitel III, durchblättern müssen und gleichzeitig eine ebene Wiese suchen.

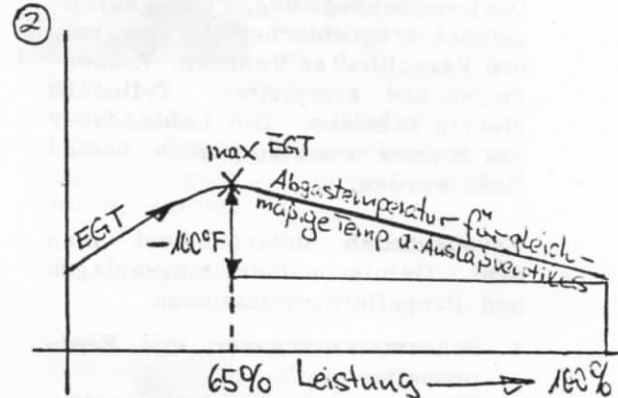
Welcher Vorgang läuft nun ab, wenn man den Mixer stehen läßt und nur das Gas von Reiseleistung auf Vollgas schiebt?

Die Abgastemperatur geht schlagartig auf das höchstzulässige Maß, verharnt einen Moment und steigt dann bis zum mechanischen Anschlag des Abgastemperaturanzei-



gerätes. Im Zylinder erfolgte eine Detonation, weil der auf "Arm" eingestellte Mixer den Kraftstofffluß hemmt, und somit die Innenkühlung verhindert. Die zulässigen Temperaturen des Auslaßventiles und des Zylinders sind überschritten worden. Nachstehende Abbildung 1 zeigt, Mixer verbleibt in Reiseleistung, die Leistung des Motors wird von 65 % auf 100 % mit dem Gashebel erhöht.

In der Abbildung 2 ersieht man den Temperaturverlauf, wenn richtigerweise zuerst das Gemisch angereichert wird, und dann erst die Leistung mit dem Gashebel auf 100 % erhöht wird.



Das bisher Gesagte gilt für alle Kolbenflugmotoren mit Schwimmervergaser und Festpropeller. Im Prinzip gleich ist die Technik der Gemischeinstellung bei Kolbenflugmotoren mit Einspritzanlagen und Propellern gleichbleibender Drehzahl (constant speed prop). Jedoch ist hier darauf zu achten, daß beim Verarmen des Gemisches die Drehzahl nicht abfällt, denn der Propellerregler gleicht einen Drehzahlverlust sofort wieder aus. In diesem Falle verarmt man das Gemisch mit Hilfe der Abgastemperaturanzeige. Der Motor besitzt eine eingestellte Leistung von 65 %. Der Mixer wird nun soweit herausgezogen, bis die Abgastemperatur den höchsten Wert von ca. 1700 °F. erreicht hat. Anschließend Mixer soweit hineinschieben, bis die Abgastemperatur um 50 °F. absinkt. In dieser Stellung behält das Auslaßventile eine konstante, zulässige Temperatur bei. Mit Hilfe der Zylindertemperaturanzeige kann dies noch zusätzlich überwacht werden.

Bei Kolbenflugmotoren, die mit barometrisch gesteuerten Einspritzvergaser ausgestattet sind, erübrigt sich das Verarmen des Gemisches von Hand. Diese Ausführung des Vergasers sorgt für eine automatische Gemischzubereitung in allen Flughöhen zwischen AR (Auto Rich) und AL (Auto Lean). Der Mixer erfüllt lediglich die Funktion einer

Schnellstopeinrichtung. Auf keinen Fall darf das Gemisch von Hand verändert werden. Schwere Motorschäden könnten die Folge sein.

Zusammenfassend kann man feststellen, daß es überaus wichtig ist, die Vorschriften des Herstellers, sowie das Flughandbuch von Zeit zu Zeit zu lesen; der Motor wird es durch Zuverlässigkeit, geringe Reparaturkosten und ruhigen Lauf danken, wenn er entsprechend behandelt wird.

Die gemachten Ausführungen erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, da verständlicherweise nicht alle Probleme in diesem Rahmen angesprochen werden können.

Quellennachweis

Information Guide for Avco Lycoming Powerplant Handbook FAA

Kolbentriebwerke Deutsche Luft-hansa

EGT and Combustion Analysis Alcor



Unser langjähriges Mitglied

HEINZ RICHTER

verstarb am 8. Januar 1977 unerwartet im Alter von 50 Jahren.

Tritschler FREIZEIT-MARKT

Aschaffenburg

Am Südbahnhof, Tel. 21068



UNSER LIEFERPROGRAMM:

Schwimmbecken	—	Schwimmhallen
Filteranlagen u. Zubehör	—	Boote
Außenbordmotore	—	Bootsanhänger
Kinder-Spielgeräte	—	Grillgeräte

Besuchen Sie die bedeutendste Schwimmbad-Ausstellung am bayerischen Untermain und lassen Sie sich von einem unserer Fachleute unverbindlich beraten.

Wir begrüßen Sie gern auf unserer Ganzjahres-Ausstellung.

Tritschler FREIZEIT-MARKT MACHT FROHZEIT AUS FREIZEIT

Skandinavien-Trip des FSC Aschaffenburg 1976

Am 1. Mai 1976 starteten 2 Maschinen des FSC Aschaffenburg zu einem 9tägigen Trip nach Skandinavien. Die D-EIDZ (Fuji), die D-EHEI (Piper Arrow) und die Besatzungsmitglieder Manfred Hinkel, Egon Walter, Gerhard Linder, Hartmut Haas und Gerhard Justin hatten sich einen Trip von ca. 4000 km vorgenommen, um einmal den Norden aus der Vogelperspektive zu bewundern und zum anderen neue Auslandserfahrungen zu sammeln.

Die vorgesehene Route sollte von Aschaffenburg über Flensburg, Aarlborg (Dänemark), Göteborg (Schweden), Oslo (Norwegen), Mariehamn (Finnland) nach Helsinki und von dort wieder über Mariehamn, Kopenhagen, Flensburg nach Aschaffenburg zurückgehen. Die beiden Besatzungen schafften diese Route mit kleinen Abweichungen in der vorgesehenen Zeit und waren pünktlich wieder am 9. Mai zuhause. Hier ein kurzer Abriß in Tagebuchform:

1. Mai:

Abflug von Aschaffenburg nach Flensburg bei durchwachsenem Wetter über Hanau, Kassel und Hannover. Aufgabe des Flugplans, Weiterflug an der Ostküste Dänemarks bis Aarlborg. Wetterverbesserung nach Norden bis Cavok. Erwähnenswert ist die relativ große Freiheit für VFR Flieger (Kontrollzonen sind leichtum- bzw. überfliegbar, Sichtflugbeschränkungen kaum vorhanden). Freundliche Begrüßung und Einweisung über Aarlborg Tower.

Nach der Quartiersuche erster Rundgang durch Aarlborg und Genießen dänischer Spezialitäten (Egon Walter ist jetzt Spezialist für jede Art von Smørebrod).

2. Mai:

Weiterflug nach Göteborg aufgrund des Wetters nicht möglich. Der Tag wurde deshalb mit einem Ausflug an die Westküste und mit Gammeln verbracht.

3. Mai:

Auch am nächsten Tag war an einen Weiterflug nach Göteborg über das Kattegatt zunächst nicht zu denken, da tiefhängende Wolken ein Überqueren der ca. 80 km langen Wasserstraße zu einem gefährlichen Unterfangen machten. Unter Mittag jedoch hob sich die Wolkenuntergrenze an und die Sicht verbesserte sich.

Weitere Verbesserung wurde uns von erfahrenen Piloten dieser Wasserstrecke über Wasser vorausgesagt. Also wurden die Schwimmwesten angelegt und abginges. Mit 500 ft / Gnd und großen Regenschauern ging es auf die Ostküste zu. Hier zeigte sich, daß ein Fliegen in Gruppen Vorteile hat. So konnte der Vorausfliegende Wetterbedingungen über eine Bord-Bord Frequenz durchgehen.

Nach Erreichen der Küste hellte es zusehends auf. Von guten Bedingungen konnte jedoch nicht gesprochen werden; Sicht ca. 2 km, Wolkenuntergrenze ca. 1500 - 1800 ft / Gnd, Regenschauer und dann eine Wasserstrecke von ca. 80 km vor uns. Uns

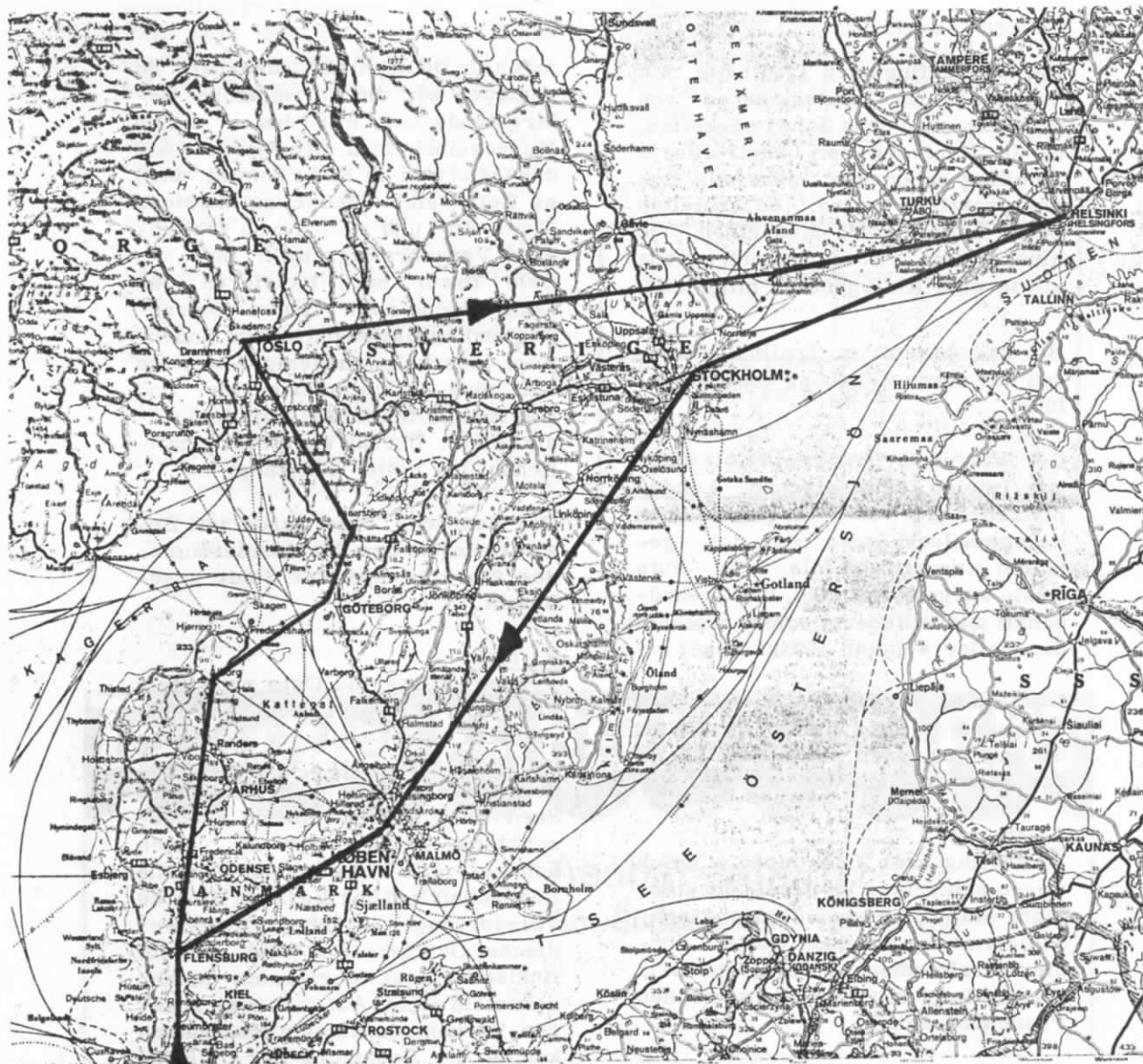


*Kanibalenfrau zu ihrem Mann:
„Du sagst immer, du magst Deine
Schwiegermutter!“*

„Natürlich!“

„Dann nimm noch ein Stück!“





war allen nicht wohl bei dieser Sache. Nach einigen Minuten war rundherum auch kein Land mehr zu sehen. Nur Wasser unter uns und über uns. Jetzt galt es, genau Kurs zu halten und nach Funknavigation zu fliegen. Der Horizont verschwamm und wurde mehr und mehr mit dem Wasser zu einer Einheit. Das Fliegen wurde schwerer, da die Flugzeuge nach dem künstlichen Horizont geflogen werden mußten. Ein gutes IFR - Training wie wir feststellten! Nach ca. 20 Min. kam die schwedische Küste mit den vielen Schäreninseln in Sicht. Eine terrestrische Navigation war äußerst schwierig.

Prompt flog eine Maschine etwa 1 km nördlich am Flugplatz vorbei. Sie konnte aufgrund des vorher aufgenommenen Funk- und Radarkontakts mit Göteborg jedoch schnell und sicher nach Göteborg zurückgeführt werden. Anflug und Landung auf diesem relativ großen Platz waren problemlos. Eine Erfahrung soll hier jedoch noch mitgeteilt werden: Es ist unumgänglich, auf längeren Wasserstrecken laufend Funkkontakt mit den zuständigen Flugverkehrsstellen zu haben. Dies fördert nicht nur die allgemeine Sicherheit, sondern auch das persönliche Wohlbefinden während eines solchen Fluges.

Der Weiterflug nach Trollhättan am Värnersee im Landesinneren von Schweden war ohne Schwierigkeiten, da in Schweden der kontrollierte Sichtflug schon weit mehr als bei uns praktiziert wird. So erhielten beim Abflug beide Maschinen je eine eigene Transponderfrequenz sowie eine Abflugroute mitgeteilt.

Bis zur Ankunft in Trollhättan wurden wir durch Göteborg control geführt.

Der Flugplatz Trollhättan ist einer von vielen schwedischen Landeplätzen, die von irgendwelchen Kommunalverbänden oder dgl. gehalten werden und die auch aufs Beste ausgestattet sind. Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft zeichnet die Halter solcher Plätze aus.

Der Abend wurde mit schwedischen Freunden von Egon Walter verbracht und gab uns einen neuen Einblick in das schwedische Familienleben.

4. Mai:

Weiterflug nach Oslo nicht möglich wegen schlechten Wetters, Spazierfahrt am Värnersee, Spaziergänge, Schlemmeressen (Egon Walter probierte schwedisches Smoerebrod!), abends Tanz mit dem schwedischen Frauenüberschuß.

5. Mai:

Gutes Wetter; 3 Achtel Cumulus in 5000 ft, unbegrenzte Sicht, Abflug 11.00 Uhr über die schwedische Ostküste nach Oslo (Ankunft 12.30 Uhr). Ein herrliches fliegerisches Erlebnis entschädigt uns für die beiden letzten Tage mit schlechtem Wetter. Im Verbandsflug und mit Göteborg control geht es bis zur schwedischen Grenze. Die vielen Schären vor der schwedischen Küste hinterlassen einen tiefen Eindruck bei uns. Alles wird gefilmt und fotografiert. Göteborg control verabschiedet sich freundlich und empfiehlt, Oslo control zu rufen. Das geschieht auch, jedoch wird uns von Oslo mitgeteilt: "Report field in sight" und das bei einem internationalen Großflug-

hafen! In Deutschland undenkbar. So genießen wir die norwegische Gebirgslandschaft mit den tiefen Meereseinbuchten, den Fjorden. Als der Oslofjord in Sicht kommt, wird es Zeit, sich wieder zu melden. Trotz An- und Abflug von zahlreichen Verkehrsflugzeugen holt uns Oslo Tower nach Passieren der Kontrollzone sofort in den Queranflug und anschließend in den Endanflug. Innerhalb von wenigen Minuten und ohne Pflichtmeldepunkte und Warteschleifen sind wir auf dem Abstellplatz. Überall ein freundschaftlicher und netter Empfang.

Der restliche Tag wurde mit Besichtigungen des Marinemuseums, des Marktes und der Stadt zugebracht.

6. Mai:

Früher Abflug von Oslo nach Helsinki über Mittelschweden und Mariehamn (Insel zwischen Schweden und Finnland). Hier in Mittelschweden waren Anfang Mai die vielen Seen noch zugefroren und an geschützten Plätzen gab es noch Schnee. Die abwechslungsreiche Landschaft ließ uns die lange Strecke "wie im Fluge" vergehen. Die schwedische Ostküste und die erste finnische Insel Mariehamn kamen schnell in Sicht. Auf dem sehr schönen Verkehrslandeplatz Mariehamn konnte die Besatzung der D-EHEI unseren CVFR Flieger Egon Walter als neuen Mr. Overshoot bewundern. Mit großer Pünktlichkeit und Präzision kam er in den Endanflug. Sein Co Manfred Hinkel filmte derweil die Landschaft und den Landeanflug zur Erinnerung. Flugkapitän Egon schwebte inzwischen aus, jedoch nach seiner Meinung etwas zu lange.

Um auf der noch verbleibenden Strecke von ca. 800 m nicht in Schwierigkeiten à la Cannes zu kommen, sprach er ein Machtwort ins Mikrofon: "Overshoot!" Und siehe da, der Vogel D-EIDZ zog wackelig von dannen. Ein neuer Versuch glückte zur Zufriedenheit der kritischen Zuschauer vom Tower.

Die letzte Strecke von Mariehamn nach Helsinki wurde dann ein herrlicher Flug über die finnischen grünen Inseln, die zu tausenden vor dem Festland lagern. Ein Paradies für Flieger, weit und breit keine Menschenseele. Hier konnte man im Tiefflug über das Meer und die vielen Inseln die herrlichen Naturerscheinungen bewundern.

Der Anflug und die Landung nach Helsinki waren trotz eines Platzregens problemlos.

7. Mai:

Besichtigung von Sehenswürdigkeiten in Helsinki. Besuch einer finnischen Sauna und des Marktes, Einkaufsbummel, abends Besuch eines Night-Clubs.

8. Mai:

Abflug von Helsinki über Mariehamn, Stockholm nach Kopenhagen.

Abends Besuch des Vergnügungsparks Tivoli in Kopenhagen.

9. Mai:

Heimflug von Kopenhagen über Flensburg nach Aschaffenburg.

Zusammenfassend kann man über diesen Nordlandflug sagen, daß er den Beteiligten ein wirkliches Erlebnis war; manchmal sogar ein Hauch von Abenteuer. Viele Erfahrungen fliegerischer und funksprecherischer Art wurden gemacht. So z. B. die Erfahrung, daß es hinsichtlich der englischen Sprache keinerlei Verständigungsschwierigkeiten und daß es hier im Norden überall Benzin gab. Die Menschen sind im allgemeinen sehr freundlich und entgegenkommend. Alle Mitglieder dieses Fluges bedauerten, daß die schönen Tage so schnell zu Ende gingen. Aber im Jahr 1977 wollen die Beteiligten sich auf neue Erlebnisse, wahrscheinlich Groß-Britannien, freuen. Bis dahin wünscht die Gruppe Overshoot "Hals und Beinbruch".



WALTER REINHARD

8754 GROSSOSTHEIM 1 · ASCHAFFENBURGER STR. 33 · TEL. (0 60 26) 14 70
Kraftfahrzeuge BMW u. Ford - Verkauf - Kundendienst - Ersatzteile - Aral-Tankstelle, Reifendienst

In wenigen Zeilen

Persönliches

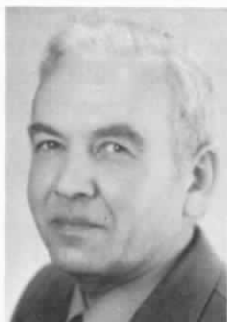
Wir gratulieren folgenden Clubmitgliedern zum BZF II:

Schiller, Meier, Wolf, Mickel,
Mahr, Basler

Hurra - ein neuer Flieger ist da!
Wir gratulieren unserem Fliegerkameraden R. Schäfer und Frau zu seinem Marcus und freuen uns auf einen neuen Fluglehrer.

Die Mannschaft
des FSC Aschaffenburg

NAMEN



Willy-Dieter
Schiller
Haslochweg 10
8750 Aschaffenburg
Geb. 04.10.1925
Drosa, Kr. Köthen
Konfession: ohne
Mitglied seit
20.04.1976

Verheiratet, 2 Kinder
Beruf. Kaufm. Angestellter



Jürgen Basler
Am Klosterrain 1
8750 Aschaffenburg
Geb. 31.01.1945
Eberswalde
Konfession:
evangelisch
Mitglied seit
30.04.1976

Ledig, Beruf: Kaufmann
Hobbys: T, T, T



Jost Mickel
Am Hasenpfad 6
6113 Babenhausen
Geb. 31.01.1941.
Stuttgart
Konfession:
evangelisch
Mitglied seit
Mai 1976

Verheiratet, 2 Kinder

Beruf: Dipl.-Ing., selbständig
Hobbys: Tennis, Bogenschießen,
Segeln, Kegeln - sind die 3 schönsten Sportarten



Bernd F. Meier
(The Flyer)
Nicht einfach,
sondern mit Ei
Siegfried-Guggenheim-Weg 17
6050 Offenbach
Geb.: ja, am
01.08.1942
in Berlin (wo denn
sonst ...?)

Mitglied, natürlich 22 x 6 cm!
ach so ...

Mitglied des Clubs, leider seit
01.03.1976

Keine besondere Religion ...
warum auch?

Verheiratet: warum auch nicht?

Kinder: wissentlich nicht oder ...?

1 Siamkatze, sehr weiblich, 5 Jahre

Beruf: Ingenieur - meine Arbeit ist
so geheim, daß ich selber nicht
weiß, was ich tu! (meistens!)

Hobbys: W, W, W,



„Entschuldigung, daß ich so einfach läute,
aber dürfte ich mal Ihr Telefon benutzen?“

Terminkalender 1977 (ohne Gewähr)

Datum	Ort	Art der Veranstaltung
<u>Motorflugsport:</u>		
2. - 3.4.	Düsseldorf Düsseldorfer Aero-Club e. V.	Internationale Rhein-Ruhr-Rallye Tel. 02 11/4 21 63 15
30.4.	Leutkirch Fliegergruppe Leutkirch e. V., Grüntenweg 3,	Allgäuer Dreiländerflug 7974 Kißlegg
30.4.	Braunschweig Aero-Club Braunschweig e. V.	Frühjahrsflug Braunschweiger Krähen
30.4.	Leverkusen Luftsportclub Bayer Leverkusen,	Rallye "Rund um das Bayerkreuz" Tel. 0 21 72/7 66 28
19. - 22.5.	Fürstfeldbruck Hptm. Zerbel, Fliegerhorst Fürstfeldbruck, Bundeswehr- flugzeuggruppe	Bundeswehrsternflug 1977
26. - 29.5.	Flugplatz Vöslau/Wien Flughafen Wien-Betriebsgesellschaft,	1. Internationales Vöslauer Oldtimer- treffen Tel. 77 70
4.6.	Egelsbach Frankfurter Verein für Luftfahrt,	Freundschaftsflug rund um Egelsbach Tel. 0 66 03/4 92 54
4.6.	Saulgau Baden-Württembergischer Luftfahrtverband e. V. Tel. 07 11/22 16 85 - 86	Südwestdeutscher Rundflug
11. - 12.6.	Hamburg-Finkenwerder A. Evers, Fa. MBB,	2. Internationale Schollenrallye Tel. 0 40/74 74 13
16. - 19.6.	Paderborn-Coburg DAeC, Ref. Motorflug	Deutschlandflug 1977
2.7.	Hessischer Luftsportbund,	Hessensternflug Tel. 0 61 51/2 10 01
13.8.	Flugplatz Kiel-Holtenau LSV Kiel,	Fly in Tel. 04 31/3 50 71
14.8.	Flugplatz Kiel-Holtenau LSV Kiel,	Großflugtag Tel. 04 31/3 50 71
12. - 14.8.	Wels/Österreich Österreichischer Aero Club, H. Newald	World light Aeroplane Piloting Championship 1977 Tel. 02 22/63 66 51-47
27. - 28.8.	Wyk auf Föhr	Wyker Fliegertreffen

Datum	Ort	Art der Veranstaltung
<u>Segelflugsport:</u>		
25. - 27.2.	Oerlinghausen Ingrid Blecher, Am Röschen 23, 5901 Wilmsdorf-Niederdielfen, Tel. 02 71/3 96 03	Treffen der Segelfliegerinnen
8. - 16.4.	Paterzell/Obb. Diether Memmert, Seebauerstr. 8, 8012 Ottobrunn	Trainingslager der Segelflug-Nationalmannschaft
14. - 21.5.	Kirchheim/Teck Fliegergruppe Wolf Hirth e. V., Kirchheim/Teck, Hahnweide	Internationaler Hahnweide-Segelflugwettbewerb
12. - 22.5.	Amlikon DAeC, Ref. Segelflug, Tel. 06 11/67 60 37	Schweizer Segelflugmeisterschaften
28.5. - 11.6.	Paderborn/Haxterberg DAeC, Ref. Segelflug, Tel. 06 11/67 60 37	Deutsche Segelflugmeisterschaften der FAI-Klassen
2. - 14.7.	Angers DAeC, Ref. Segelflug, Tel. 06 11/67 60 37	Coupe d'Europe
16. - 30.7.	Chateauroux DAeC, Ref. Segelflug, Tel. 06 11/67 60 37	Französische Segelflugmeisterschaften
6. - 21.8.	Oerlinghausen DAeC, Ref. Segelflug, Tel. 06 11/67 60 37	Internationaler Damen-Segelflug-Wettbewerb
30.7. - 13.8.	Hammelburg DAeC, Ref. Segelflug, Tel. 06 11/67 60 37	Deutsche Segelflugmeisterschaften der Club-Klasse
24. - 28.8.	Linkenheim/Baden DAeC, Ref. Segelflug, Tel. 06 11/67 60 37	Deutsche Segelkunstflugmeisterschaft
4. - 5.11.	Walsrode DAeC, Ref. Segelflug, Tel. 06 11/67 60 37	Deutsche Segelfliegertagung

Chevron



Heizöl

**Diesel-
kraftstoff**

**Kohlen - Koks - Briketts - Schmierstoffe
Brennerservice - Kesselreinigung
Tankreinigung**

Beck & Niederhofer

Wilhelm-Leuschner-Straße 23

6113 BABENHAUSEN 1

Telefon (06073) 2287



Autohaus

Mohr



OPEL-DIENST

**Magirus-Vertragsservice
Amtl. anerkannter Bremsendienst
Autorisierte Prüfstelle, Fahrtschreiber
§ 57 b StVZO
für alle Lkw- und Anhängertypen
6111 KLEIN-UMSTADT
Kleestädter Straße 5 — Telefon (0 60 78) 33 36**



Autohaus Mohr

OPEL-DIENST

**MAGIRUS-Vertragsservice
Amtl. anerkannter Bremsendienst
Autorisierte Prüfstelle, Fahrtschreiber
§ 29 StVZO**

**6111 KLEIN-UMSTADT
Kleestädter Straße 5 - Telefon (0 60 78) 33 36**

BLUMEN-SHOP

Blühende Freude für jedes Heim, Garten usw.

FRISCHE SCHNITTBLUMEN

BLUHENDE TOPFPFLANZEN

GRÜNPFLANZEN

und verschiedenes andere

Spezialbetrieb für

Gemüsebau sowie Beet- und Balkonpflanzen

H. Umstätter

GARTENBAU

6111 KLEIN-UMSTADT

Bahnhofstraße 83

Telefon (06078) 35 15



„Eigentlich schade, das einzupacken.“

Im Warenhaus wird ein junger Mann von einer hübschen Verkäuferin gefragt:

„Was wünschen Sie bitte?“

Er überlegt: „Ich wünsche mir, mit Ihnen nach Hause zu gehen, dort mit Ihnen ein paar Whiskys zu trinken, Sie zärtlich zu umarmen und leidenschaftlich zu lieben.“

„Das wünsche ich. Was ich aber dringend brauche, sind ein paar Socken.“



Warum hat sich ein Ostfrieser nicht mit dem Messer gewehrt, als ein Hai ihn angriff?
Er hatte gehört, daß man Fisch nicht mit dem Messer ißt!

Herausgeber:

FSC Aschaffenburg e. V.

Redaktion:

Gerhard Justin

W.-Leuschner-Str. 23

6113 Babenhausen

Tel. 06073/2287 (privat)

06181/363326 (Büro)

Heinz Dressler

Achim Tritschler

Auflage: 250

Die in diesem Heft erschienenen Aufsätze stellen die Meinung der Autoren dar.

Beiträge jeder Art bitten wir an die Redaktionsanschrift zu senden. Von seiten der Redaktion besteht keine Verpflichtung, Beiträge abzurufen und zurückzusenden.



Mein Kompliment an den Chef de cuisine!"