



Rund um Charlie

NEUE PERSPEKTIVEN

Interview der RuC mit dem Geschäftsführer des FSC Aschaffenburg, P. Emig

Vor einigen Wochen sind wir auf unseren neuen Platz umgezogen und der Flugbetrieb ist aufgenommen worden. Wie zu erwarten war, besteht sehr reges Interesse. Die Probleme, die uns so lange beschäftigt haben, scheinen gelöst. Der Flugbetrieb am neuen Platz, zwar mit mehr Zaungästen als vorher, wird alltäglich. Dennoch bleiben eine Menge ungeklärter Fragen, über die die Redaktion der RuC mit unserem Clubkameraden und Geschäftsführer Peter Emig ausführlich sprach.

RuC: Seit einigen Wochen benutzen wir das neue Flugfeld, der "Tower" ist in Betrieb, die Luftaufsicht ist besetzt. Mit welcher rechtlichen Grundlage fliegen wir im Moment und wie sieht es für die Zukunft aus?

P.E.: Im Moment fliegen wir mit allen clubeigenen Maschinen und denen, die momentan am Platz stationiert sind mit Außenlandegenehmigung. Das bedeutet, daß zur Zeit keine platzfremden Maschinen unseren Flugplatz anfliegen dürfen, es sei denn, sie haben eine Außenlandegenehmigung. Diese muß aber entsprechend den bekannten Bestimmungen beantragt werden. Wir hoffen, daß wir am 23. März unseren neuen Flugplatz als Sonderflugplatz genehmigt bekommen. Ab diesem Zeitpunkt sind wir als Sonderlandeplatz für jedermann anfliegbar, jedoch nicht wie bisher OR (On Request), sondern PPR (Prior Permission Required).

RuC: Bei diesem schönen neuen Platz, der ja ideale Anflugverhältnisse hat, wird ein reger Betrieb



mit fremden Maschinen zu erwarten sein. Die letzten schönen Wochenenden haben hinsichtlich des Verkehrsflusses am Boden die ersten Schwierigkeiten gezeigt. Wie stellst Du Dir die Verkehrsabwicklung am Boden vor?

P.E.: Grundsätzlich muß gesagt werden, daß sowohl der Verkehr in der Luft als auch der am Boden nur funktionieren kann, wenn sich vor allen Dingen die Clubmitglieder einer strikten Disziplin unterwerfen und exakt die Anweisungen der Luftaufsicht befolgen ohne lange Diskussionen. Es geht bei 120 Starts und Landungen, die wir an einem Tag am neuen Platz mit clubeigenen Maschinen hatten, nicht mehr an, einen saloppen Verkehr abzuwickeln. Dies gilt sowohl beim Sprechfunk als auch für die Platzrunde. In der Tat erwarten wir regen Ansturm auf den neuen Platz, was ja auch unserer Clubkasse zuträglich sein wird.

Was das Rollen anbelangt, so gibt es grundsätzlich 3 Möglichkeiten: Die erste, die schon an mich herangetragen wurde, ist das Rollen auf der Segelflughahn. Dies ist grundsätzlich nicht möglich, da der Segelflughetrieb wieder aufgenommen ist und darüber hinaus die Bahn durch das Rollen zu sehr strapaziert werden würde. Die zweite Möglichkeit, das Rollen auf der Bahn, praktizieren wir zur Zeit. Darauf werde ich noch einmal zurückkommen.

Die dritte ist das Rollen auf dem vorgesehenen Rollweg, der noch nicht asphaltiert ist. Wir hoffen, daß wir bis zum Sommer das Gelände so befestigt haben bzw. sich der Boden so gesetzt hat, daß wir auf einem unbefestigten Weg abrollen können. Momentan müssen wir auf der Bahn rollen! Dabei ist grundsätzlich zu beachten, daß Rollhalteorte für 08 bzw. 25 außerhalb der Bahn liegen. Beide sind noch nicht markiert, da der Abstand des Rollhalteortes von der Bahn noch genehmigt werden muß. Sobald diese Genehmigung durch ist, wird der Rollhalteort eingezeichnet. Ich darf alle Mitglieder bitten, beim Rollen über die Bahn dies beschleunigt durchzuführen. Außerdem ist es sinnvoll, immer gruppenweise zu rollen und dann am Ende, speziell bei 26, aus der Bahn zu rollen. Es geht nicht an, auf der Bahn zu drehen, wenn dies nicht ausdrücklich genehmigt ist und sich startbereit zu melden.

RuC: Wir dürfen wohl erwarten, daß im Interesse eines reibungslosen Verkehrs sich die Mitglieder an diese Maßregeln halten werden. Wie sieht es aber nun aus mit der Abstellfläche für Flugzeuge? Wenn auf der Segelflughahn der Betrieb aufgenommen wird, kann dort keine Maschine abgestellt werden. Das Gelände auf der Hallenseite ist noch nicht genug gefestigt. Wo sollen wir also unsere eigenen und fremde Maschinen abstellen?

P.E.: Wir hoffen, bis in einigen Wochen das Gelände zwischen Bahn und Boxenhalle so weit eingeebnet und befestigt zu haben, um dort unsere Maschinen abstellen zu können. Bis dies der Fall ist, bestehen Abstellmöglichkeiten am "asphaltierten Stummel", der zukünftigen Taxiway.

Ab sofort darf auch kein Pkw mehr das Flugplatzgelände befahren. Die Privatwagen müssen an der Straße vorne abgestellt werden. So wird auch die asphaltierte Platte, wo später die Segelflughalle erstellt wird, als Abstellfläche für Flugzeuge frei. Diese Möglichkeiten, etwas improvisiert genutzt, müssen reichen.

In diesem Zusammenhang sei auch erwähnt, daß das Ende der Landebahn bei 08 keinen Parkplatz darstellt. Jede Maschine, die gelandet ist, hat sofort über den Rollweg die Startbahn zu verlassen. Ein- und Aussteigen auf der Startbahn oder gar Maschinenabstellen ist strikt verboten. Es ist schon vorgekommen, daß Maschinen durchstarten mußten, weil am Ende der Bahn Maschinen nicht von der Startbahn abgerollt sind.



RuC: Somit kämen wir zum Thema "Verkehr in der Luft". Es wird viel diskutiert über die neue Platzrunde, über Höhe und Ausdehnung. Kann man hier schon eine Richtlinie geben oder Endgültiges sagen?

P.E.: Grundsätzlich können wir den Veröffentlichungen in der AIP, Band III, nicht vorgreifen, jedoch halte ich es für sinnvoll im Interesse eines reibungslosen Verkehrsablaufes, daß wir uns momentan

eine Platzrunde selbst "schneiden". Diese Platzrunde ist uns mehr oder weniger durch unseren Lärmschutzbereich vorgegeben. Wir fliegen diese neue Platzrunde in einer Höhe von 800 ft über Grund. In diesem Zusammenhang sei gesagt, daß die Platzhöhe 413 ft, das entspricht 126 m, beträgt.

Wir haben im Platzverkehr noch weitere Auflagen; so müssen wir die Straßen nach Großostheim in einer Mindesthöhe von 15 m (50 ft) überfliegen. Gleichzeitig ist es verboten, vor der Schwelle aufzusetzen. Darüber hinaus ist das Überfliegen der Ortschaften Großostheim, Pflaumheim, Ringheim und Schaafheim strengstens verboten.

Ich bitte zu bedenken, daß wir, um unseren Platz vom Sonderlandeplatz zu einem Verkehrslandeplatz aufstufen zu können, ein vollkommen neues Planfeststellungsverfahren mit der Einwilligung unserer Nachbarn benötigen. Aus diesem Grunde bitte ich, unsere Auflagen, die wir erhalten haben, strikt einzuhalten, da wir es uns nicht leisten können, uns nun den Zorn unserer Nachbarn und Anlieger auf uns zu ziehen. Hier wird die Luftaufsicht angehalten, hart durchzugreifen. Auch hart durchgegriffen, das darf ich an dieser Stelle sagen, wird beim Aufenthalt in der Flugleitung. Wenn unser neues Clubheim fertig ist, ist der Aufenthalt in der Flugleitung nur für dienstliche Zwecke gestattet, ansonsten haben wir unseren Aufenthaltsraum in den Clubräumen. Man versteht sein eigenes Wort nicht mehr, wenn 10 Leute in der Flugleitung sitzen und palavern.

RuC: Diese Platzrunde, die hier eingezeichnet ist, erscheint etwas eng und nieder. Besteht die Möglichkeit noch, diese Platzrunde zu ändern?

P.E.: Diese Platzrunde, die wir hier eingezeichnet haben, ist im Moment eine Empfehlung. Die amtliche Veröffentlichung in der AIP, Band III, wird jedem einzelnen Clubmitglied dann noch separat zugestellt und hat dann Gültigkeit.

RuC: Wenn man heute diesen wunderschönen Platz anfliegt, so läßt er das Herz eines Fliegers höher schlagen. Wir wollen Dir recht herzlich zu Deinem Erfolg gratulieren! Möchtest Du unseren Mitgliedern auf diesem Wege noch etwas zum neuen Platz sagen?

P.E.: Ja, in diesem Zusammenhang sei allen Mitgliedern, die sich redlich an den Arbeiten zum Aufbau des Platzes beteiligt haben, ein recht herzliches Dankeschön gesagt. Darüber hinaus möchte ich daran erinnern, daß die Aufbauphase noch nicht beendet ist und es noch genügend Arbeit gibt. Ich möchte daher die Mitglieder auffordern, sich samstags vormittags nach wie vor zum Arbeitsdienst einzustellen. Daß es noch genug Arbeit am Platz gibt, kann jeder sehen. Daß wir alle noch einen Beruf nebenbei haben, mit dem wir unser Geld verdienen müssen, ist auch klar. Aus diesem Grunde sei auch hier bekanntgegeben, daß sich die Vorbereitung für die diesjährige Generalversammlung etwas verzögert hat und sich somit die gesamte Versammlung um 6 bis 7 Wochen verspäten wird. Wir waren im Glauben, daß es im Interesse des Clubs liegt, erst den neuen Flugplatz voranzutreiben und erst in zweiter Linie die Generalversammlung vorzubereiten.

Hier möchte ich auch noch eine private Bemerkung anbringen: Wie allgemein bekannt ist, sind in diesem Jahr neue Vorstandswahlen notwendig. Es gibt Vorstandsmitglieder, die nicht mehr kandidieren möchten. Auf der anderen Seite liegen noch so viele ungelöste Probleme in Hinsicht des neuen Flugplatzes auf unseren Tischen. Ich schlage deshalb vor, daß der alte und jetzige Vorstand noch ein weiteres Jahr diesem Club vorsteht, um die noch anstehenden Probleme zu lösen und daß wir im nächsten Jahr eine neue Vorstandschaftswahl durchführen. Bis dahin werden wir reinen Tisch gemacht haben und einem neuen Vorstand ein klares Konzept übergeben können. Diese Lösung stelle ich hiermit zur Diskussion.

RuC: Ist zu erfahren, warum einige Mitglieder nicht mehr kandidieren wollen?

P.E.: U. a. möchte ich nicht mehr kandidieren. Das hat nichts damit zu tun, daß ich durch irgendwelche Kritik verärgert wäre oder daß ich von irgendjemanden gebeten werden möchte. Allein die Aufgaben, die sich in meiner Position in den letzten Monaten und Jahren gestellt haben, waren so vielfältig, daß es mir einfach nicht mehr möglich ist, meinen Beruf, den ich ja noch habe, und die Tätigkeit des Geschäftsführers dieses Clubs durchzuführen.

Diese Belastung ist zeitlich und physisch so groß, daß ich sie weitere 3 Jahre nicht mehr auf mich nehmen kann und ich möchte auch einmal auf den Platz kommen, nicht um zu arbeiten, sondern um meinem Hobby zu frönen. Ich bin gern bereit, in der Übergangszeit einem neuen Geschäftsführer "auf die Sprünge zu helfen", damit er nicht in das kalte Wasser geworfen wird. Aber 3 weitere Jahre wären zuviel für mich. Wie gesagt, ich bin nicht verärgert, sondern es kostet einfach zuviel Kraft und Zeit.

RuC: Peter, wir danken Dir für dieses Gespräch.



„Aber Herr Gefängnisdirektor, es ist sein letzter Wunsch.“

ALTER ADLER

von G. Justin und F. Roos

Am Sonntag, dem 6. März 1977 nachmittags, wurde im alten Club-



heim von unserem Mitglied Fred Roos und dessen Gattin Rita ein Kaffeeklatsch für ehemalige Mitglieder veranstaltet.

Unter den zahlreich Erschienenen waren einige Gründungsmitglieder der Interessengemeinschaft um Gustav Schickling. Weitere anwesende Mitglieder der Interessengemeinschaft waren Kurt Friedrich und Fred Roos als Gastgeber.

Aus dieser Interessengemeinschaft ging 1951 der FSC Aschaffenburg hervor.

Bei schönstem Wetter gaben sich die älteren Herrschaften zum Kaffee ein Stelldichein. Unser ständiger Fastnachtswirt Fred verstand es, unter Mithilfe seiner Gattin, Ursel und Renate, wunderbar, die Damen und Herren zu bewirten.

Fred Roos begrüßte insbesondere den ersten Vorstand nach der Clubgründung, den heute 72jährigen Emil Anders sowie Eugen Roth, der jahrelang als erster Vorsitzender nach Emil Anders fungierte und es sich trotz familiärer Verpflichtungen nicht nehmen ließ, seine alten Fliegerkameraden zu besuchen. Ebenso wurde unser erster Fluglehrer Ernst Schiller auf das herzlichste willkommen geheißen.



Die erste Winde des Flugsportclubs Aschaffenburg v.l.n.r. Karlheinz Langhammer u. Günther Krause

Nach dem Kaffeeklatsch wurde das Treffen ehemaliger Mitglieder mit einem Lichtbildervortrag von Fred Roos fortgesetzt.

Die Bilder dieses Vortrages gaben einen hervorragenden Eindruck der Geschichte unseres Flugsportclubs von seiner Entstehung an. Die Begeisterung unserer älteren Kameraden schlug hohe Wellen, als sie ihre Bilder aus den vierziger und fünfziger Jahren zu sehen bekamen.

Diese Begeisterung schlug sich nicht zuletzt in erhöhtem Wein- und Sektkonsum nieder. So war unser Stammtisch an diesem Abend von einer Frauengesellschaft mit Höchststimmung umlagert.

Eine Reihe heute noch Aktiver wie Franz Steuer und Edgar Kunz, die jahrelang die Geschicke unseres Vereins gelenkt haben und auch heute noch sehr tatkräftig beim Bau unseres neuen Flugplatzes zulangen, schufen die Verbindung von jüngeren zu älteren Mitgliedern.

Alles in allem zeigte dieser Nachmittag, daß noch viele herzliche Verbindungen und Erinnerungen älterer Clubmitglieder zu unserem Verein bestehen. Deshalb sollte man solche Treffen von seiten des Vorstandes fördern und pflegen.

Fred Roos sei für diese Veranstaltung herzlichen Dank gesagt.



v.l.n.r. Norbert Schad,
Karl Trautmann (sitzend),
Fred Roos, Rudi Schlagmüller
mit dem Grunau Baby II B



So sah Ringheim vor 25
Jahren aus!

CLUBMEISTERSCHAFTEN IM MOTORFLUG 1977

Die Redaktion der Clubnachrichten "Rund um Charlie" schreibt für das Jahr 1977 Clubmeisterschaften im Motorflug aus. Diese Clubmeisterschaften werden in Form einer

Flugrallye "RUND UM CHARLIE"

durchgeführt. Der Gewinner dieser Rallye ist Clubmeister und erhält einen von der Redaktion gestifteten Wanderpokal.

Für die Plazierten werden wertvolle Sachpreise ausgesetzt. Sinn und Zweck der Flugrallye soll sein, allen Mitgliedern die Gelegenheit zu geben, ohne großen finanziellen Aufwand an einer Rallye teilzunehmen und Rallyeerfahrung zu gewinnen. Gleichzeitig soll an die in früheren Jahren vereinsinternen Flugrallyes angeknüpft werden.

Teilnahmeberechtigt sind alle Clubmitglieder vom FSC Aschaffenburg und als Gäste die Mitglieder des Flugsportclubs Trennfurt. Die Rallye wird voraussichtlich am 27. August stattfinden. Ausschreibung und Wertungsrichtlinien werden in der nächsten Ausgabe veröffentlicht.

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

Besinnliches über den Fahrtmesser

von Ernst Müßig

In den Anfängen der Fliegerei, bis weit in den ersten Weltkrieg hinein, gab es keine Fahrtmesser. Der Pilot mußte sich voll auf sein fliegerisches Gefühl verlassen. Wer würde das heute noch tun? Kaum einer! Das Flugzeug ist unklar, wenn der Fahrtmesser defekt ist.

Wißt Ihr überhaupt, wie der erste Fahrtmesser aussah? Nein? Ich vermute es Euch. Das war kein Instrument hinter Glas im Paneel. Das war weiter nichts als eine beweglich aufgehängte Blechklappe, die draußen an der Tragfläche oder in der Verspannung bei Doppeldeckern angebracht war. Der Fahrtwind drückte nun diese Klappe mehr oder weniger, je nach Geschwindigkeit nach hinten und zeigte damit an einer dahinter-

liegenden halbkreisförmigen Skala - ähnlich einer Briefwaagenskala - die Fluggeschwindigkeit an. Ihr könnt Euch sicher bildlich vorstellen, wie es aussah, wenn der Pilot in seiner offenen Kiste durch eine Fliegerbrille hindurch mit 90° - Kopfdrehung draußen die Stellung der Klappe beobachtete! Das waren noch Zeiten!

Es ist eine gute Übung und gibt zusätzliche Sicherheit, bei Routineplatzrunden im Steig- und Sinkflug die Geschwindigkeit laufend durch Gefühl zu schätzen und sich durch raschen Blick auf den Fahrtmesser zu kontrollieren. Wir wollen doch bei der Landung nicht 100 m vor der Platzgrenze im Acker liegen, sondern unser Flugzeug sicher auf die Landebahn setzen, wenn der Fahrtmesser einmal plötzlich ausfallen sollte.



Der bekannte Showmaster des ZDF, Wim Thoeke, wegen seiner Größe und Gewichtigkeit auch "Big Wim" genannt, besuchte anlässlich seiner Tätigkeit in der City - Galerie in Aschaffenburg auch unseren neuen Flugplatz in Großostheim. Er zeigte sich von den hier geschaffenen Baulichkeiten, insbesondere von unserer neuen Flugleitung, sehr beeindruckt und versprach, nun doch öfters unseren neuen Flugplatz anzufliegen. Als Eigentümer einer Piper Arrow und PPL-Scheininhaber seit 5 Jahren konnte er nach der Besichtigung des Flugplatzes dann in einem Flug nach Mannheim zeigen, ob er ein genauso guter Flieger wie Showmaster ist. Unser Redaktionsmitglied Gerhard Justin war als Co mit von der Partie und gab Instruktionen für die Bedienung unserer Arrow.

Nachdem Start auf der "Zwo Sechs" ging er mit 220 ° from Charlie nach Mannheim-Neustheim. Die Bedienung und Handhabung durch "Big Wim" war umsichtig und über

jede Kritik erhaben. Auch der Sprechfunkverkehr und die anschließende Landung zeigten, daß "Big Wim" schon ein erfahrener Flieger ist. Es gab keinwie denn, wo denn, was denn? Na sag' doch schon



hifling
Baumarkt GmbH



Ihr
Partner
beim
Bauen

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

Tips für Urlauber

EINMAL UNGARN UND ZURÜCK

- von Jürgen Kußmaul

Die Liebhaber der Touristikfliegerei möchten in diesem Jahr wieder den traditionellen Osterflight durchführen. Nachdem die Truppe um Adam Mohr schon zu bekannt auf französischen Flugfeldern, Eisenbahnen und bei Autoverleihern ist, zieht es sie diesmal in noch vom Flugsportclub Aschaffenburg unerforschte Gefilde.

Vom 7.4.1977 bis 10.4.1977 ist ein Flug nach Budapest geplant.

Folgendes Programm ist vorgesehen:

7.4.1977 (Gründonnerstag) Hinflug Aschaffenburg - Vilshofen (Zoll) ca. h 1 : 25

Vilshofen - Budapest ca. h 2 : 05
Übernachtung in Budapest

8.4.1977 (Karfreitag)
mit Mietwagen Stadtbesichtigung,
Fahrt ans Donauknie, Nachtbummel

9.4.1977 (Ostersamstag)
Fahrt in die Puszta oder zum Plattensee

10.4.1977 (Ostersonntag) Rückflug
Budapest - Vilshofen - Aschaffenburg

Bei ungünstiger Wetterlage wird mit dem Pkw gefahren. Am 1.4.77 20.00 Uhr findet im Clubhaus eine Pilotenbesprechung statt.



WALTER REINHARD

Die tägliche Vorflugkontrolle (Daily Pre-Flight-Inspection)

von K. Wein

Erhebungen der amerikanischen Luftfahrtbehörde haben ergeben, daß jährlich mehrere hundert Unfälle im direkten Zusammenhang mit einer mangelhaften Vorflugkontrolle stehen.

Folgende Gründe wurden dazu genannt:

- mangelhafte Konzentration
- Unwissenheit über das Vorhandensein von Flughandbuch und Checkliste
- Sorglosigkeit
- keine Zeit

Die Motoren- und Flugzeughersteller haben in bezug auf die tägliche Vorflugkontrolle folgende Feststellung getroffen:

"Die tägliche Vorflugkontrolle besteht aus einer Überprüfung des gesamten Luftfahrzeuges vor dem ersten Flug des Tages. Diese Kontrolle beinhaltet die Überprüfung des Luftfahrzeuges (Flugwerk, Triebwerk, Ausrüstung) auf seinen allgemeinen Zustand. Die Wichtigkeit einer ordnungsgemäßen Vorflugkontrolle kann nicht genug betont werden."

Nun, maßgebend für die tägliche Vorflugkontrolle sind das Flughandbuch sowie die Checkliste für den jeweiligen Flugzeugtyp. Die Vorflugkontrolle besteht aus der Überprüfung von:

- Bordbuch und Vorhandensein der Flugzeugpapiere
- Vorhandensein von Flughandbuch und Checkliste
- Beladung und Schwerpunkt
- Luftfahrzeug a) Außencheck
b) Innencheck

In diesen Ausführungen soll jedoch nur der letzte Punkt behandelt werden, da man davon ausgehen kann, daß jeder Flugzeugführer in der Lage ist, z. B. eine Schwerpunktbestimmung für die aktuelle Beladung seines Flugzeuges anhand der Weight and Balance tables durchzuführen.

Außencheck (Vorflugkontrolle Triebwerk)

Nehmen Sie sich für die Kontrolle Zeit und die Checkliste zur Hand. Zur eigenen und fremden Sicherheit schalten Sie den Hauptschalter auf "Aus", Magnetschalter auf "Aus" und Zündschlüssel abziehen sowie den Gemischregler auf "Voll Arm" stellen. Die Motorenhersteller schreiben nun vor, daß der Motorraum, der Ölstand, die Öl- und Kraftstoffleitungen sowie deren Verbindungen, elektrische Leitungen und Anbauteile zu prüfen sind. Der Ölstand kann leicht kontrolliert werden. Dabei ist zu beachten, ob legiertes oder unlegiertes Öl verwendet wird. Auskunft darüber gibt das Bordbuch und/oder die Plakette am Einfüllstutzen für das Öl. Denken Sie daran, daß der Schraubverschluß des Ölmeßstabes nur handfest angezogen wird. Die Schwierigkeiten fangen nun mit der Kontrolle des Motorraumes an. Wer hat schon einen Schraubendreher und einen Reinigungslappen zur Hand! Die Praxis zeigt, daß der Motorraum selten kontrolliert wird, auch wenn die obere Cowling mit Schnellverschlüssen ausgestattet ist. Trotzdem ist vor dem ersten Flug des Tages die Motorverkleidung zu entfernen. Der Motor, Ölkraftstoffleitungen, Vergaser, Einspritzer, Ölkühler, Vorratsbehälter der Bremsflüssig-

Betreffend Frühlingsfest

Wir bitten alle Mitglieder, auch das Nichterscheinen beim Frühlingsfest mit der der Einladung anhängenden Allonge bekanntzugeben.

Die ICAO-Karten werden von Herrn Achim Tritschler besorgt, den Bedarf bitten wir bis 15.4.1977 bei ihm anzumelden (Bardroffstr. 22, 8750 Aschaffenburg, Tel. 0 60 21/2 10 68).

keit sowie weitere Anbauteile sind auf Dichtheit, Scheuerstellen und Beschädigungen zu prüfen. Falls die Batterie im Motorraum untergebracht ist, sollte sie ebenfalls mitgeprüft werden. Der Ansaugfilter sollte ebenso kontrolliert und gereinigt werden, falls erforderlich. Schließlich werden die Gestänge und Bowdenzüge auf der Motorbedienung auf Freigängigkeit und sichere Befestigung geprüft. Vor Anbau der Motorverkleidung bitte den Motorraum auf Fremdkörper überprüfen. Falls Kabel für Landescheinwerfer abgeklemmt wurden, diese sowie die Masseverbindung der Motorverkleidung wieder anschließen.

Die Kontrolle des Propellers beschränkt sich im allgemeinen auf Feststellung von Rissen, Kerben, sichere Befestigung des Propellers und Spinners (Ölaustritt bei Verstellpropellern). Zugegeben, das Abnehmen der Verkleidung wird mancher als Zumutung empfinden, jedoch zeigt die Praxis, daß dies erforderlich ist. Dazu zwei Beispiele:

Eine C-172 stand mehrere Wochen unbenutzt. Da der Flugzeugführer nun einen eiligen Flug hatte, beschränkte er sich auf eine oberflächliche Kontrolle. Nach dem Start dauerte es nur Sekunden, bis die Drehzahl rapide zurückging. Es gelang dem Piloten, auf dem Gelände des Flugplatzes zu landen. Nach Öffnen der Motorhaube fand man zwischen den linken Zylindern ein Vogelnest. Beim Prüfen der Vergaservorwärmung hatten sich Halme gelöst, die über die Ansaugöffnung in den Vergaser gelangten, hängenblieben und die Ansaugöffnung des Vergasers verengten.

In einem weiteren Fall bemerkte der Pilot im Steigflug hohe Zylinderkopftemperatur sowie Öl- und Brandgeruch. Der Pilot landete unversehrt; nach Abnehmen der Motorverkleidung fand man zwischen den Zylindern zwei verölzte Putzlappen.

Deshalb verzichten Sie nie auf eine gründliche Vorflugkontrolle des Triebwerkes!

Außencheck (Vorflugkontrolle Flugzeug)

Nehmen Sie die Checkliste zur Hand und betrachten Sie erst mal das

Flugzeug in einer Gesamtsichtkontrolle aus einem Abstand von drei bis vier Metern. Anschließend geht man ins Detail. Besondere Beachtung verdient die Beplankung von Rumpf, Flächen und Rudern. Eine wellige Oberfläche oder lose Nieten lassen auf harte Landung schließen. Landeklappen, Quer-, Seiten- und Höhenruder sollen leichtgängig und gesichert sein. Auf volle Ausschläge achten! Sorgfältig muß auch der Kraftstoff auf Wasser und Verschmutzung geprüft werden. Es gibt manchmal an einem Flugzeug mehr Drainventile als man glaubt. Sollten Zweifel über den Wassergehalt im Kraftstoff sein, empfiehlt es sich, eine genaue Analyse mit Hilfe des Water Detector Kit zu machen. Dieses Hilfsmittel sollte auf keinem Flugplatz fehlen, da damit auch die stationäre Betankungsanlage überprüft werden kann.

Schließlich darf man die Prüfung der Randbögen, Positionslichter, Landescheinwerfer, Staurohr und statische Druckentnahme nicht vergessen.

Die Fahrwerkskontrolle beinhaltet die Überprüfung auf richtige Ausfederung, Reifendruck, Rutschmarkierungen an Reifen und Felge sowie Zustand der Bremsen und Freigängigkeit der Radbremszylinder bei Scheibenbremsen.



„Schau Mammi, was Helmuth im Kopf hat!“

Innencheck (Kabine)

Prüfen Sie anhand der Checkliste die Instrumente, Bedienungshebel, Schalter und Steuerung. Es empfiehlt sich dabei, sich mit der Funktion des Landeklappenschalters vertraut zu machen. Flugzeuge gleichen Bau-

musters können mit funktionell unterschiedlichen Schaltern ausgerüstet sein. Der Flugzeugführer muß sich überzeugen, ob der Landeklappenschalter nach Betätigung in Richtung Ein- oder Ausfahren und Loslassen in Nullstellung geht (Federwirkung) oder in der gewählten Stellung stehen bleibt. Dies ist für ein Durchstartmanöver von großer Wichtigkeit.

Ein weiterer kritischer Punkt ist der Tankwahlschalter. Erste Anzeichen von Mängeln sind:

- Verspüren einer gewissen Lose
- Sichtung und Rastung stimmen nicht überein
- Schaltung ist schwergängig
- Rastung nicht fühlbar
- Endstellung wird nicht erreicht

Sollte einer dieser Mängel bei der Vorflugkontrolle bemerkt werden, ist eine Überprüfung durch Fachpersonal angezeigt.

Abschließend noch eine wahre Begebenheit aus Amerika. Auf einem kleinen Flugplatz in Connecticut amüsieren sich zwei junge Piloten beim Anblick eines Mannes mit grauen Haaren, der mit der Checkliste in der Hand, an seinem Flugzeug jede Kleinigkeit pedantisch prüfte. Sie forderten den Flugplatzleiter auf, ihre Belustigung über den alten Mann zu teilen, weil er das Flugzeug nach der Liste kontrollierte. "Wissen Sie wer das ist?" fragte der Flugplatzleiter, "das ist Charles Lindbergh!" - Das Lachen verstummte.

Quellennachweis

FSM 1/73 - 5/74
Flugsicherheit R. Müller
Operator's Manual Lycoming und
Continental Overhaul Manual
Continental

Tritschler



Wichtige Notam's (ohne Gewähr)

1. N9/77
Neue Ortskennungen für die Flugplätze Trier/Föhren (EDRT), Hürth (EDCH), Albstadt (EDSV)
2. N17/77
Der Verkehrslandeplatz Trier/Euren ist geschlossen
3. N18/77
beschreibt die neue Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Sonderlandeplatz Leverkusen
4. N30/77
Für die Dauer der Hannover-Messe (20. - 28. April) sind die Flüge zum Flughafen Hannover genehmigungspflichtig
5. N32/77
Reparaturarbeiten auf dem Flughafen Köln/Bonn vom 18.4. bis 6.5.1977
6. N34/77
Änderung der VFR - Beschränkungsgebiete Düsseldorf und Köln/Bonn
7. N43/77
Regelung des Flugbetriebes auf dem Sonderlandeplatz Blaubeuren
8. C2/77
Bezeichnung der neuen Frequenzen nach Einführung von 25-kHz-Kanälen: In der BRD wird die 3. Stelle nach dem Dezimalpunkt im beweglichen Funkdienst nicht übermittelt

Beispiel:

118.000 = frequenzie
one one eight decimal zero

118.025 = frequenzie
one one eight decimal two

118.050 = frequenzie
one one eight decimal five

118.075 = frequenzie
one one eight decimal seven

118.100 = frequenzie
one one eight decimal one



Autohaus
Mohr
OPEL-DIENST



Magirus-Vertragswerkstatt
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-Vertragswerkstatt
Amtl. anerkannter Bremsendienst
Autorisierte Prüfstelle, Fahrtschreiber
§ 29 StVZO

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

Neubau des Clubheims

Inzwischen herrscht auf dem neuen Platz wieder rege Aktivität. Einige längst verschollen geglaubte Gesichter tauchen wieder auf, um die diesjährige Flugsaison zu beginnen. Unser Projekt neuer Flugplatz ist damit jedoch noch lange nicht abgeschlossen. Wir möchten deshalb allen, die sich bislang den Baumaßnahmen ferngehalten haben, einen Überblick über den aktuellen Stand geben und gleichzeitig daran erinnern, daß gemäß der Arbeitsumlage, soweit diese nicht durch Barmittelausgeglichen worden ist, entsprechende Arbeitsleistung gebracht werden muß.

Die Bauarbeiten werden in der Regel am Samstag von 9.00 Uhr bis 18.00 Uhr durchgeführt; sollte an den übrigen Werktagen Hilfsbereitschaft bestehen, so bitten wir als Bauleitung Herrn Erich Schlagmüller anzurufen, der immer wieder Sonderaufträge zu vergeben hat.

Wir appellieren an alle unsere Clubmitglieder, die ständig am Platz tätigen Idealisten zu unterstützen.

- Es bleibt viel zu tun;
packen wir es an -

...

Einbruch im Clubheim

In der Faschingszeit wurde in unserem Clubheim eingebrochen. Dabei wurde die Stereoanlage sowie eine Reihe von Getränken gestohlen. Aufgrund eines Großeinsatzes einer Hundertschaft von Polizisten konnten die jugendlichen Täter schnell gefaßt werden. - Jetzt warten wir auf die Rückgabe unserer Geräte und der Sektflaschen.

...

Zuständig für die Startleiteraufstellung ist Karl Roos. Die Redaktion des RuC hat von sich aus übernommen, einen Kalender am schwarzen Brett auszuhängen.

Den Flugleiterdienst bitten wir bis zum 30. April einzutragen (jeweils 2 Personen an 2 Tagen am Wochenende bzw. an Feiertagen). Ab 1. Mai werden Pflichttermine festgelegt.

...



ICH MÖCHTE MICH HEUTE VORSTELLEN UND MAN NENNT MICH DEN CLUB-BEBBI!

DER NAME "BEBBI" KOMMT VON BEBBERN UND ICH WERDE IN ZUKUNFT ALLES BEKRITELN WAS AUF UND UM DEN FLUGPLATZ PASSIERT.

NUN MÖCHTE ICH ZU ANFANG DER NEUEN FLUGSAISON NOCH NICHT BEBBERN, SONDERN ALLEN CLUB "AVIATIKER" UND DER RUC HALS UND BEINBRUCH WÜNSCHEN

EVER CLUB-BEBBI!

...



„Ach, wenn du nur auf deine alte Mutter gehört hättest! Auf den Knien habe ich dich angefleht - „laß' das Fluchtauto in Ordnung bringen!“ - aber nein...“

160

In wenigen Zeilen

LESERZUSCHRIFTEN:

Die Segelflugzeuge sind überholt!

Alle, die sich während der Wintermonate nicht in die Werkstatt getraut haben, sind herzlich eingeladen, den "Werkstattdeppen" endlich einen Denkkzettel zu verpassen, d. h. auf dem Flugplatz zu erscheinen, sich den Blank, die KA 8 oder KA 6 E unter den Hintern zu klemmen und nach der Landung zu reklamieren, daß die Haube schlecht geputzt war

H. K

Segelflug

Liebe Segelflugkameradinnen und Kameraden,

am Mittwoch, dem 6.4.1977 um 20 Uhr findet im neuen Clubhaus eine Segelflugveranstaltung statt.

Vorliegende Tagesordnung:

1. Startgebühr Segelflug 1977
2. Segelflugbetrieb auf dem neuen Flugplatz (Platzreservierung etc.)
3. Urlaubsfliegen an Ostern - Fluglehrer Jörg Becker ist bei entsprechender Beteiligung bereit, in den Osterferien 2 Wochen zu schulen - Leistungsflug ist in dieser Zeit möglich - Altfeldflug hat den SSCA für diese Zeit zu einem internen Vergleichsfliegen eingeladen. Zur Diskussion stehen: Ist Fliegen in Altfeld oder Großostheim?
4. Urlaubsfliegen im Sommer
5. Ufr.-Wettbewerb im Juni 77
6. Verschiedenes

Der Segelflugreferent bittet um zahlreiches Erscheinen.

Gruß Justin

Häschenwitz:

"Hattu kleines gelbes Flugzeug?"

"Ja"

"Hattu Flugplatz vor Haus?"

"Ja"

"Darfttu da fliegen?"

"Nein"

"Danntu Fiesler!"

PERSÖNLICHES



Den Herren Jost Mickel und Bernd F. Meier gratulieren wir zum erfolgreichen Abschluß der theoretischen PPL-Prüfung und wünschen eine ebenso erfolgreiche praktische Prüfung.



Im Alleingang geht's besser!

Eine Bravourleistung gelang unserem Flugschüler Freddy Klein zur Vorbereitung auf den

PPL. Nachdem unser Freddy die theoretische Prüfung beim Luftamt in Nürnberg mit Erfolg abgelegt hatte, ging er sofort am nächsten Tag nach Frankfurt um auch hier die Prüfung für das BZF II zu bestehen. Binnen 2 Tagen hat unser Freddy beide Prüfungen in der Tasche und ist so dem PPL greifbar nahe. Wir gratulieren und freuen uns mit ihm.



Wir gratulieren folgenden Clubmitgliedern zum BZF II:

Roland Fromm

Charlie Maletschek

und zum BZF I:

Otto Höfling

Ein offenes Wort des Schatzmeisters:

Wie Euch allen bekannt ist, baut der Flugsportclub seit einem halben Jahr einen Flugplatz, der auf Vereinsebene in ganz Deutschland einen Vergleich nicht zu scheuen braucht.

Wie Ihr aber auch alle wißt, kostet der Bau eines solchen Flugplatzes eine Menge Geld, das die Eigenmittel übersteigt. Dazu kommt, daß der Flugsportclub auch den Flugzeugpark erhalten und verbessern muß, damit für uns das Fliegen attraktiv bleibt. Deshalb komme ich heute mit der Bitte an alle Mitglieder, die ausstehenden Rechnungsbeträge umgehend zu bezahlen.

Das ist eigentlich selbstverständlich; jedoch glauben viele Mitglieder, der Flugsportclub sei ein Kreditinstitut, das keine Zinsen verlangt. Der Vorstand ist jedoch nicht mehr bereit, dies so hinzunehmen. In anderen Vereinen z. B. darf nur dann geflogen werden, wenn das Konto einen positiven Wert aufweist. Bevor also der Vorstand zu Zwangsmaßnahmen veranlaßt wird, seid so klug und zahlt Eure ausstehenden Rechnungsbeträge ein.

G. Justin
Schatzmeister

JAKOB ECKERT
6109 MÜHLTAL 1
KARLSTRASSE 60
TEL: 06151/14480
INGENIEURBÜRO
PLANUNG
BAULEITUNG

Der geistig etwas zurückgebliebene Bräutigam vergißt während der Trauung, den Ring hervorzuholen, obwohl er dazu aufgefordert worden ist.

Der Pfarrer deutet mit einer Geste an, wie man einen Ring an den Finger steckt.

Der Bräutigam errötet: „Aber Hochwürden, doch nicht hier vor allen Leuten.“



Unser „Little Sklávtreiber“
in den 50er Jahren



Kommt einer am Aschermittwochmorgen mit einem Kater ins Büro. Darauf angesprochen, entschuldigt er sich: "Von den 30 Glas Wein, die ich getrunken habe, muß eins schlecht gewesen sein!"



„Sie haben sich unserem Unternehmensstil
gut angepaßt, Hoffmann!“



Im Speisewagen vom TEE Basel-Köln wird das Essen aufgetragen. Am Tisch von drei Deutschen sitzt ein Fabrikant aus der Schweiz. Er hat sich zusätzlich Pudding bestellt, zwei Portionen.

Vor ihm stehen die beiden Weingelee-Halbkugeln auf dem Teller. Sie zittern und beben im Rattatta-Takt des Zuges. - Die drei Deutschen blicken stumm auf die zwei Puddings.

Da bricht der Schweizer das Schweigen: "Nicht wahr meine Herren, das unter 'nem seidenen Blüsli!"

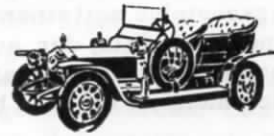
fahrschule r. hanf

man braucht ihn, den führerschein.
oder wollen sie mit der straßenbahn
zu unserem flugplatz fahren ?

unsere ausbildung: praxisnah und
prüfungsgerecht,
nach neuesten,
pädagogischen
erkenntnissen.
(stufenausbildung)

unsere schulfahrzeuge: bmw, opel, honda

auf wunsch werden sie auch abgeholt,
aber nicht vom nordpol.



875 aschaffenburg

duccastrasse 14
telefon 0 60 21 / 1 33 16

fillialen:

8751 stockstadt
friedrich ebert strasse 2b

8752 waldaschaff
fuggerstrasse 1

Chevron



Heizöl

**Diesel-
kraftstoff**

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

Beck & Niederhofer

Wilhelm-Leuschner-Straße 23

6113 BABENHAUSEN 1

Telefon (06073) 2287

Herausgeber:
FSC Aschaffenburg e. V.

Redaktion:
Gerhard Justin
W.-Leuschner-Str. 23
6113 Babenhausen
Tel. 06073/2287 (privat)
06181/363326 (Büro)

Heinz Dressler
16 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 ab-
zudrucken und zurückzusenden.

GRAPHIK:
JÜRGEN KUSSMAUL