

# Rund um Charlie



Nachrichtenblatt des Flugsportclubs Aschaffenburg-Großostheim e. V.

7. Jahrgang

Ausgabe 1994



Die Piper J3C D-EFPE war 1962 der ganze Stolz des Flugsportclub Aschaffenburg. Von allen gehegt und gepflegt machte der eine oder andere Pilot auf ihr die ersten Motorflugstarts. Foto: Wilfried Müller

Vor 30 Jahren begann der Motorflug in Aschaffenburg-Großostheim

## Alles olle Kamellen?

„Olle Kamellen“? Sicherlich, aber sie sind eine Erinnerung wert, war es doch noch die Zeit des Aufbaus; malochen war nahezu jedes Wochenende angesagt, Geben statt Nehmen die Devise.

Ende 1962 hatte unser Verein fünf PPL-Inhaber, und zwar Fred Dorn (Scheinerneuerung in der Schweiz), Benno Kuhn und Helmut Schmidt (PPL-Prüfung in Egelsbach), Toni Wüst und Georg Keller. Keller und Wüst absolvierten ihre Ausbildung in Haßfurt zusammen mit zwei oder drei weiteren Mitgliedern des FSCA, die ihren PPL allerdings zu einem späteren Zeitpunkt erwarben. Jeweils zum Wochenende wurde die Schulmaschine, eine Piper

J3C, nach Aschaffenburg geholt, um die erforderliche Stundenzahl (20) erfliegen zu können. Von Vorteil war hierbei, daß der Fluglehrer in Haßfurt residierte und wir noch kein Telefon am Platz hatten. So konnten ungestört die Handgriffe des Überlebens trainiert werden. Benno Kuhn, besser bekannt unter dem Namen "Pino", kam anno 1961 auf die grandiose Idee, sich eine Tiger Moth, die D-EHYB, zu kaufen, die er großzügigerweise dem FSCA zur Nutzung überließ. Obwohl sie etwas schwach auf der Brust war - ihr sex-factory (Triebwerk) hätte 135 PS haben sollen - wurden mit ihr zahlreiche Flugzeugschlepps durchgeführt. Der Wartturm Schaaftheim konnte aufgrund ihrer enor-

men Steigleistung mit einer doppelsitzigen Ka 7 nicht überfliegen, sondern mußte umfliegen werden. Das wiederum störte den dort beheimateten Modellflugverein. Die Tiger Moth hatte keine Bremsen, nur einen Schleifsporn, und obwohl sich am Platzende ein Zaun befand, war rechtzeitiges Aufsetzen doch empfehlenswert. Altersbedingt hatte sie natürlich ihre Unarten. Auf dem Vordersitz konnte ein Passagier nur in einer Ölkombi die große weite Welt des Fliegens erleben, da sie ihn ungeniert mit Öl bespuckte. Trotzdem war es jedesmal ein herrliches Gefühl, beim Abschwung nach dem Ausklinken des Segelflugzeugs das Singen des Drahtverbaus zu hören. Im Landeanflug klatschte eine schlecht sitzende Lederkappe beim seitlichen Hin-ausneigen des Kopfes gegen Gesicht und Ohren und steigerte dadurch beim Landen automatisch die Wachsamkeit des Piloten um ein Vielfaches.

Die Tiger Moth wurde 1965 bedauerlicherweise für 5.000,- DM in die USA verkauft. Wir nahmen auf dem Rhein-Main-Airport Abschied von ihr.

Toni Wüst - wer kennt ihn noch? - legte sich 1962 eine Piper J3C zu, die D-EFPE, mit 65 PS eingetragener Motorleistung. Dieses Flugzeug überließ er zunächst unserem Verein zur Mitbenutzung und verkaufte es uns im Jahr 1963 für ganze 10.000,- DM, der Rest war von ihm gespendet worden. Jetzt hatte der FSCA auch ein eigenes Motorflugzeug, das erste! Und es wurde bestens gepflegt, auch von Motorflugschülern.

Im Jahr 1963 begann nun in unserem Verein die Motorflugausbildung. Ein Grund bestand u.a. darin, daß in absehbarer Zeit der Segelflugbetrieb auf Flugzeugschlepp umgestellt werden mußte, und dazu brauchte man Schlepp-Piloten. Ja, die Ausbildung. Funk gab es noch nicht, war auch nicht erforderlich. Man winkte sich zu, zeigte mit dem Daumen nach oben oder nach unten, rief sich zu: Zündung ein, Zündung aus usw. Unser fahrbarer Tower ähnelte einem römischen Kampfwagen, es wurden nur die Starts und Landungen aufgeschrieben. Peter Emig baute uns dann später auf einem Pritschenwagen einen rundum verglasten Tower, in dem man wenigstens im Trocknen und vor der Sonne geschützt die leidige Startkladde vollmalen konnte.

Der FSCA hatte zwar die Berechtigung für die Motorflugausbildung erhalten, aber es gab für den theoretischen Unterricht noch keine Motorfluglehrer, also war Selbstlernen erforderlich. Für die Umschulung auf unsere D-EFPE - wir waren ja Segelflieger - und für Flugaufträge standen einige Piloten der LuftHansa zur Verfügung. Das Kartenmaterial bestand aus den bewährten Karten 1:300.000, Ausgabe 1938. Anzu-



Heinz Walther beim Prüfungsflug für den PPL auf der D-EFPE. Foto: Fred Roos

fliegende Plätze (ein Flieger spricht nicht von Flug- bzw. Verkehrslandeplätzen) mußten mühsam anhand von Koordinaten eingetragen werden. Es wurde solange um einen Platz gekreist, bis die unten merkten (oder auch nicht), daß man landen wollte. Manchmal wurde auch tatsächlich „Grün“ geschossen, so wie es der einschlägigen Literatur zu entnehmen war. Auch wir besaßen als Überbleibsel aus dem letzten Krieg so eine Schießkanone, natürlich mit dem entsprechenden Emblem. Sie wurde von unserem slave-driver (Franz Steuer) streng unter Verschluss gehalten, andernfalls wäre mit Sicherheit auch die letzte Patrone sinnlos verballert worden.

Karlsruhe hatte schon eine richtige Lichtkanone. Hatte man auf seinem Dreiecksflug festgestellt, daß die Landkarte erstaunlicherweise mit der überflogenen Landschaft übereinstimmt und hatte man nacherspähnen des anvisierten Platzes auch noch die richtige Landebahn erwischt, zahlte man nach geglückter Landung brav seine Landegebühr, machte die Landung durch einen Stempel im Flugbuch aktenkundig und irrte auf dem Flugplatz umher, um einen Kundigen zu finden, der einem die Mühle anriß. Mancheiner entwickelte gewisse Fertigkeiten, um auf den Kundigen verzichten zu können; auf nähere Erläuterungen wird trotz Verjährung verzichtet.

Zur Erlangung des PPL war u.a. eine Mutprobe vorgeschrieben. Man mußte 30 Minuten in einer Höhe von 3.000 m fliegen. Damit war jedoch unsere D-EFPE total überfordert. Sie schaffte in der Regel nur ca. 2.600 Meter, bekam Atemnot und fiel dann einfach ein paar hundert Füße tiefer. Später wurde sie mit einem 90 PS Motor ausgerüstet.

In der Thermik war sie jedoch anderen Motormaschinen haushoch überlegen. Was mußte unsere D-EFPE in späteren Jahren nicht alles erliden und erdulden! Außenlandungen in Korn- und Rübenfeldern, auch ein Kopfstand wurde probiert. War manchem der Ausstieg zu umständlich, half eine unsanfte Landung weiter. Sie spreizte dann willig die Beine, und der Pilot konnte bequem herabsteigen. In der Endphase unserer hervorragenden Ausbildung gab ein Werkspilot einige Stunden „intensiven“ theoretischen Unterricht, indem er seine Erfahrungen schilderte. Die schriftliche Prüfung wurde in Würzburg abgelegt. Wir hatten 6 Stunden Zeit, unser lückenloses Wissen handschriftlich zu Papier zu bringen. Multiple Choice war noch



Der „römische Kampfwagen“ tat uns Jahre gute Dienste. Foto: Wilfried Müller

kein Thema, vom Luftamt Nord war noch nicht einmal die Idee geboren; zuständig war das Regierungspräsidium in Würzburg.

Am 8. Oktober 1963 stiegen wir in die praktische Prüfung ein. Sie wurde von einem beauftragten Prüfer an unserem Platz abgenommen.

Der Händige auch gleich nach bestandener Prüfung den Schein aus. Die ersten unter der Schirmherrschaft des FSCA ausgebildeten Piloten waren Heckmann, Müller, Philipp und Rehbein.

Die D-EFPE hatte ihre Dienste als Ausbildungsflugzeug getan, jetzt entstand zwangsläufig der Drang nach Höherem. In Anlehnung an die olympischen Ziele wollte man schneller und weiter fliegen. Wovon jedoch ein Flugzeug kaufen? Kohlen waren nicht vorhanden, und die notleidenden Segelflieger lechzten auch nach einem Flieger, der schneller und weiter flog. Sie hatten nur eine Ka 7 und zwei L-Spatzen, von denen der eine (Eigenbau) äußerst trüdelfreundlich war, und das ohne jegliche Anmeldung.

Nach langem Hin und Her wurde im Jahr 1964 der Entschluß gefaßt, eine fabrikanneue „Jodel Sicile“ zu erwerben. Sie bestand aus Holz und Leinwand, hatte einen Rolls-Royce-Motor mit ganzen 100 PS, war laut Prospekt 3-4-sitzig, d.h., für 2 Personen bestens geeignet. Der Kauf war zwar beschlossene Sache; aber der seinerzeitige von Tatendrang gequälte Vorstand schleppte wochenlang, von Bauchschmerzen geplagt, den ausgefertigten Kaufvertrag mit sich herum und wollte ihn partout nicht unterschreiben. Erst als sich etliche Mitglieder für die Abzahlung verbürgten, wurde die Unterschrift unter das Kaufdokument gesetzt.

Das Funksprechgerät Becker AR 12 kostete einschließlich 5 Quarzpaaren, 1 Hör-

### Kaufpreis der "Jodel Sicile" D-EARL (1964)

▣ Kaufpreis frei Werksflugplatz (Neuburg/Donau)	30.100,- DM
▣ Überführung nach Baden-Oos	325,- DM
▣ Exportdokumente und französische Zulassung	74,- DM
▣ Amtl. Tragflächen- und Rumpfbeschriftung	41,- DM
▣ Einflug-, Schmier- und Treibstoffe	38,- DM
▣ Öldruckmeßgerät	64,- DM
▣ Ladedruckmeßgerät	220,- DM
▣ Positionsleuchten u. Scheinwerferverkabelung	91,- DM
▣ Schleppflugausrüstung komplett	1.270,- DM
▣ Ersatzteilkit incl. kompletter Spornfeder	88,- DM
▣ Schiebefenster hinten	50,- DM
▣ Einbauvorbereitung für Anticollisionsanlage	36,- DM

**Gesamtsumme**

**32.397,- DM**

sprecheinheit, Kabel und Einbau 3.330,- DM.

Der Flugstundenpreis war bei einer jährlichen Flugleistung von 250 Stunden einschließlich Amortisation, Versicherung und Treibstoffkosten (25 l Verbrauch à 0,40 DM, tatsächlicher Verbrauch ca. 22 l) mit 60,- DM/h kalkuliert. Für den Fall, daß die 250 h nicht geflogen wurden, gaben die FSCA-Mitglieder Bartels, Eppich, Heckmann, Kaess, Keller, Kreis, Lins, Müller, Philipp, Rehbein, Rudi Schlagmüller und Wüst eine entsprechende Ausfallbürgschaft. Die D-EARL wurde Anfang August 1964 in Dienst gestellt, ist gern und viel geflogen worden und brachte Geld in die Kasse. Sie machte immerhin trotz ihrer 100 PS eine Reise von ca. 200 km/h, Trick: Ca. 300 ft höher als vorgesehen steigen und dann andrücken. Bei der Landung mußte man gefühlvoll mit ihr umgehen. Sie

hatte ein empfindliches, aber leicht zu reparierendes Fahrwerk, schwebte gern und auch recht lange, so als wollte sie das Fliegen vor lauter Begeisterung gar nicht mehr beenden.

Jetzt hatten wir eine "Reisemaschine" mit Funk. Flieger dürfen zwar ohne Lizenz telefonieren, jedoch nicht ohne eine solche ein Funkgerät bedienen. Also nahm fast der ganze Club in Anbetracht des zu erwartenden Fortschritts an einem Funksprechlehrgang teil. Um auch äußerlich den Ernst des Lernens zu dokumentieren, wurde der Unterricht in der Handelsschule Krauß durchgeführt. Wir engagierten einen Fachkundigen von der BFS. Der Schlingel wollte uns jedoch sein beruflich erworbenes Wissen für 80,-DM pro Teilnehmer verkaufen. Wir machten ihn mit den Aschaffenburgern pekuniären Möglichkeiten sowie Gepflogenheiten vertraut, und der Lehrgang begann. Wir lernten jetzt, was quasi-optisch bedeutet, was man den Mr. Follow-me (Fluglotse) zu fragen und ihm zu antworten hat und wie man sich theoretisch und praktisch auf einem Verkehrsflughafen benehmen muß. Anflüge von Verkehrsflughäfen waren seinerzeit noch nicht in der Ausbildung vorgeschrieben. Vollgepfropft mit funktechnischem Wissen meldeten wir uns zur Prüfung an. Als Prüfungsort wurde uns die OPD in Nürnberg mitgeteilt. Mit viel Mühe wurde den Nürnbergern beigebracht, wo Aschaffenburg liegt, daß es nach Frankfurt wesentlich näher als nach Nürnberg ist und OPD doch eigentlich OPD sein müßte. Schließlich durften wir bei der BFS in Frankfurt antreten, die OPD Frankfurt kam hinzu. Aber Schreck ließ nach, die Jungs von der BFS nahmen ihre Chance wahr und stellten auch Fragen aus der Luftfahrtgesetzgebung, womit keiner gerechnet hatte. Das so zweigeteilte Examen bestand für einige aus >Ex< und >Amen<, sie durften die Prüfer nochmal zu einem späteren Zeitpunkt begrüßen.

Wir hatten nun zwei Motormaschinen, den PPL und das Funksprechzeugnis, aber



Beim Anreißen des Motors war es dringend nötig, neben einigem Geschick in den Händen auch flinke Beine mitzubringen. Foto: Fred Roos



Unsere „EFPE“ konnte in allen möglichen und unmöglichen Positionen bestaunt werden. Diese Positionierung diente jedoch nicht der besseren Zugänglichkeit beim Waschen.

noch keine Tankstelle. Das Windenbenzin wurde in einer Blechgarage neben der Flugzeughalle gelagert, in der Regel 1-2 Fässer à 200 Liter. Hinzukam jetzt das Flugbenzin mit etwa 10 Fässern, aus denen die Flugzeuge betankt wurden, jedesmal ein größerer Akt. Das Faß wurde in einen zweirädigen Tankwagen, dessen Räder in der Regel erst aufgepumpt werden mußten, eingehängt und zum Flugzeug gezerrt, um die Tanks mittels einer Handpumpe mit dem kostbaren Naß zu füllen. Schlimmer war jedoch das Umlernen der Benzinfässer, die aus Sparsamkeitsgründen bis auf den letzten Tropfen geleert werden mußten. Einer hielt den Trichter mit einem darüber gelegten Ledertuch, zwei stemmten das Faß. Unser slave-driver hatte zudem noch die unangenehme Eigenschaft, uns dann mit dieser Fronarbeit zu belästigen, wenn wir gerade den modernen Fünfkampf trainierten (Kar-

tespiele, Werfele, Runde schmeiße, Schobbe hewe un Sprich klobbe). Eines Tages meinte jemand, der Benzinschuppen stünde doch etwas dicht an der Flugzeughalle. Wenn das Zeug mal in die Luft fliegt, bleibt von dieser einschließlich der darin eingepferchten Flugzeuge nicht mehr viel übrig. Also wurde die Blechgarage 50 Meter weitergetragen und aufgestellt. Leichter gesagt als getan. Sie war stark von Rost befallen und wollte sich in Einzelteile auflösen. Irgendwie hatten wir es dann doch geschafft. Obwohl wir gewerkschaftlich nicht organisiert waren - die Co-Pilotengewerkschaft wurde durch Erich Schlagmüller erst später gegründet -, befreite uns Walter Reinhard von dieser nicht mehr zeitgemäßen Fronarbeit. Er spendete dem Club zwei hand-, später elektrisch betriebene Zapfsäulen mit Erdtanks für 87er und 100er Sprit, und wir hatten es fertiggebracht, über diese Tank-

säulen nochmals unsere Blechgarage zu stülpen. Der Fortschritt war nun offensichtlich und nicht mehr aufzuhalten.

Anfang des Jahres 1965 fanden wir eines Morgens Pfähle in unseren Flugplatz gerammt. Unser Fluggelände war zum Baugelände erklärt worden, und es war soweit, unsere sog. Landebahn mußte in kürzester Zeit nach Norden verlegt werden. Der neue Platz war zu schmal, um den Windbetrieb weiterhin durchführen zu können. Es wurde eine nagelneue PA 18 mit 150 PS, die D-ENQO, angeschafft, sie fliegt heute noch als Schleppflugzeug. Im Februar 1965, der Club feierte seinen Faschingsball im Hopfengarten, erhielten Georg Keller und Rudi Schlagmüller den ehrenvollen Auftrag, die D-ENQO - noch ohne Funk und ohne sonstige navigatorisch hilfreiche Ausrüstung - von Genf nach Aschaffenburg zu überführen. Irgendwie müssen sich beide verkalkuliert haben. Von Genf bis Basel ging es ganz gut, aber dann zog es sich. Sie kamen an diesem Tag nur bis Donaueschingen. Verdächtigungen wurden als purer Blödsinn abgetan, beide hätten angenommen, Genf liege kurz hinter Basel und im Februar ist um 2000 h SS, rechtzeitige Landung in Aschaffenburg also kein Problem. Nun wurde die mühsam im Winter 1963/64 in einem Schuppen in der Schweinheimer Straße gebaute Doppeltrommelwinde verkauft, der Lepo (Seilrückholfahrzeug ohne Stoßdämpfer) verschrottet, und der Flugzeugschleppbetrieb begann. Statt der Winde bauten die Schlepp-Piloten nun ihre Persönlichkeit auf. Man ging jetzt mit der Zeit, die D-ENQO erhielt im Mai 1965 ein Funkgerät mit 6 Quarzen. Im gleichen Jahr wurde die „Staatskarosse“ bestellt, eine PA 28 mit 180 PS, die D-EAFK. Geliefert wurde sie im Februar 1966. Dieser Kauf löste im FSCA eine Regierungskrise aus, die jedoch ohne Folgen blieb und schnell beendet wurde. Entgegen aller Vorhersagen brachte die D-EAFK das meiste Geld in unsere Kasse. Das also waren die Anfänge des Motorflugs in unserem Verein. Wilfried Müller



*Wir wünschen  
ein frohes Weihnachtsfest  
und ein glückliches neues Jahr.*

Flugsportclub Aschaffenburg-Großostheim