

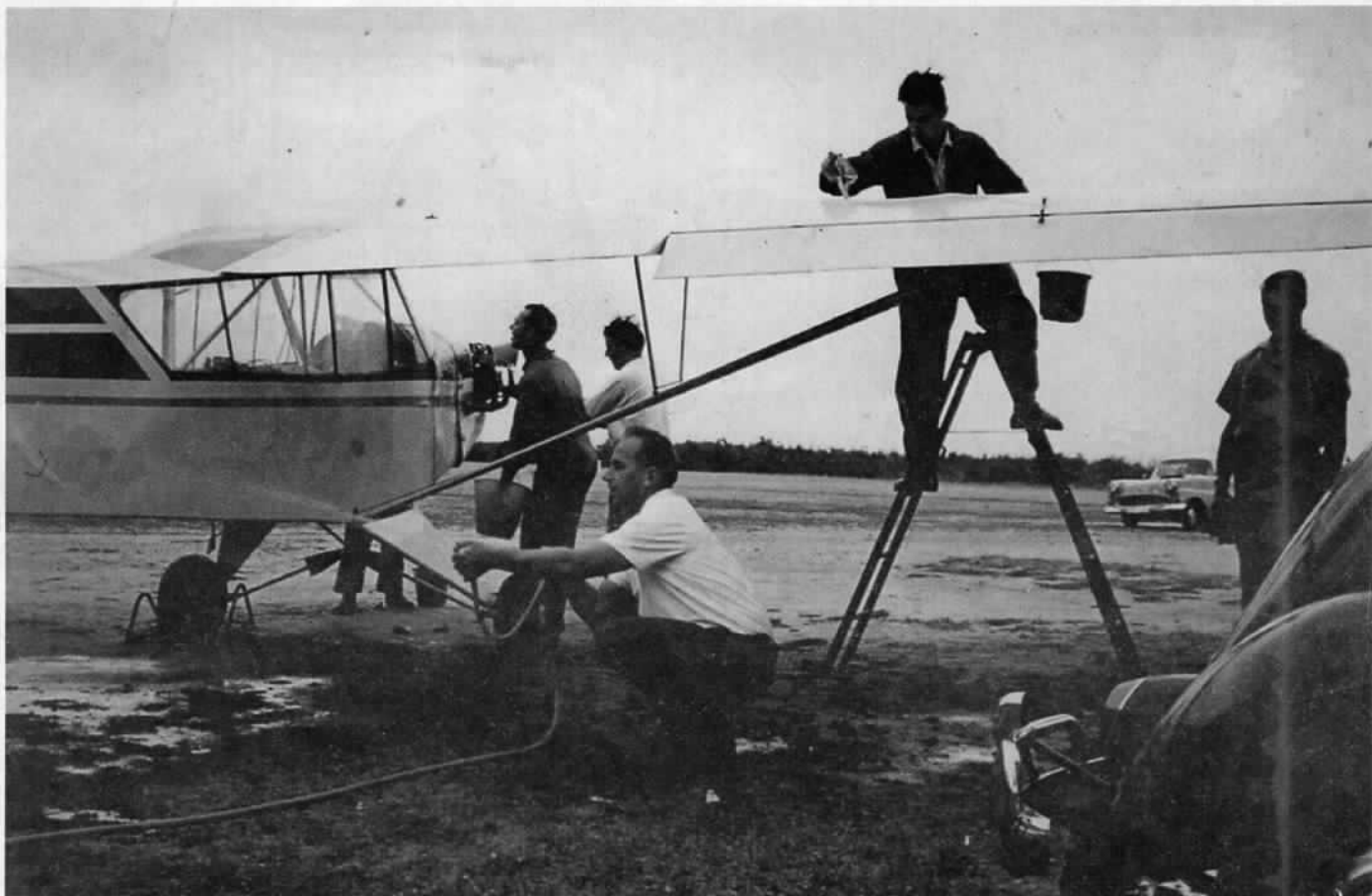
Rund um Charlie



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 Schaaheim konnte aufgrund ihrer enor-

men Steigleistung mit einer doppelsitzigen Ka 7 nicht überfliegen, sondern mußte umflogen 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 Hinausneigen 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 Segelfluggbetrieb 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 Verschuß 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 nach Erspähen 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 erleiden 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 händigte 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 fabrikneue „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 á 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 Aschaffener pekuniären Möglichkeiten sowie Geflogenheiten 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 mußte. 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 Anpreißen des Motors war es dringend nötig, neben einigem Geschick in den Händen auch flinke Beine mitzubringen. Foto: Fred Roos



Unsere „EPPE“ 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 Umleeren 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 Fünfkampftrainierten (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 Windenbetrieb weiterhin durchzuführen 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

Die Welt steht kopf...

Es ist Samstagmorgen, 8:30. Der Himmel ist bewölkt, es regnet leicht. Noch etwas müde ziehe ich das Garagentor hinter mir zu und mache mich auf den Weg zum benachbarten Flugplatz Babenhausen, dem Stammsitz des dort beheimateten Luftsportclubs. Als ich dort gegen kurz vor neun Uhr eintreffe, sind bereits alle Segelflugzeuge am Startpunkt 24 versammelt, und alle Piloten warten auf ihren ersten Start. Das Wetter ist uns Segelfliegern allerdings immer noch nicht sonderlich gut gesonnen, so daß nur Platzrundenflüge drin sind. Kein Grund jedoch, den Windenfahrer in Lethargie verfallen zu lassen: Ein Start nach dem anderen geht zügig 'raus, so daß 'Nurmi', der heute morgen die Startwinde bedient, gar keine Gelegenheit bekommt, den Motor wieder abzustellen. Umso schneller kann er so seine Windenfahrerberechtigung fertig machen, so daß er dann auch ohne Beaufsichtigung durch einen erfahrenen Windenfahrer Segelflieger an den Himmel ziehen darf. Beim dauernden Zurückschieben der Flugzeuge vergeht der Tag recht schnell, so daß ich gegen 18:00 Uhr endlich Gelegenheit bekomme, das in die Tat umzusetzen, was mich von unserer Fliegergruppe aus Großostheim hierher nach Babenhausen getrieben hat: Den Erwerb der Kunstflugberechtigung im Segelflug. Wolfgang Fuchs, der mich in der Zeit meiner Ausbildung als verantwortlicher Kunstfluglehrer in Babenhausen betreuen wird, macht mich zunächst mit einigen grundlegenden Gesetzmäßigkeiten des Segelkunstfluges vertraut; und ehe ich mich versee, hängen wir mit unserer ASK21 D-3851 schon hinter der Babenhäuser 'Morane' in 900 Metern Höhe über dem Flugfeld.

Als erstes versuchen wir, uns mit einem Looping „warmzufliegen“, wie Wolfgang das nennt. An dieser Figur darf ich mich auch gleich selber versuchen, der Schwierigkeitsgrad ist nicht sehr hoch. Der Looping hat zwar eine noch leicht eierige Form, aber wir kommen schon ganz gut 'rum. Doch dann geht's richtig zur Sache: Aufschwung in die Rückenlage (halber Looping mit anschließender halber Rolle), Rückenvollkreis rechts, mit einer halben Rolle links wieder in Normalfluglage, 45° Rollenumkehr, Turn links, nochmal mit halber Rolle in den Rückenflug, Abschwung und dann auch noch eine ganze gesteuerte Rolle hinterher. Noch ehe ich Gelegenheit habe Luft zu holen und mich wieder zu orientieren (was mir zugegebenermaßen einige Schwierigkeiten bereitet) sind wir auch schon wieder links quer auf die 24 Gras und setzen zur Landung an. Noch etwas weich steige ich nach erfolgter Landung aus dem Flugzeug und schüttele mir erstmal eine Handvoll Staub aus dem Haar. Wolfgang hat's noch etwas schwerer: Er kämpft mit Sand im Gebiß, was mir Gott sei Dank erspart bleibt. Vor lauter Staunen und von den ungewohnten G-Belastungen beeindruckt, war ich sowieso nicht dazu gekommen, den Mund aufzumachen. „Und, wie war's?“ fragt mich Wolfgang, was ich nur mit einem gequälten Blick beantworten kann. Wolfgang kennt das wohl bereits von anderen Schülern vor mir und fragt erstmal nicht weiter nach. Die Gabe der Sprache bleibt mir für die nächsten Minuten noch versagt, so daß ich ganz froh bin, mich vorerst mit dem Einräumen der Flugzeuge beschäftigen zu können. So fällt es nicht weiter auf, daß ich die gewonnenen Eindrücke erstmal verarbeiten muß. Der erste „Kunstflugtag“ ist vorbei, und ich bin mir zu diesem Zeitpunkt auf einmal gar nicht mehr so ganz sicher, ob



Der Babenhäuser Kunststoffdoppelsitzer, auf dem auch die Ausbildung durchgeführt wird, eignet sich auch gut für den Rückenflug.

Rund um Charlie

Nachrichten des Flugsportclubs
Aschaffenburg-Großostheim e. V.

Herausgeber:
Flugsportclub Aschaffenburg-Großostheim

Redaktion:
Bernhard Wißler
Fabrikstraße 7, 63762 Großostheim
Telefon: 06026 / 4742, FAX: 06026 / 4846
Dalex-J: 06026 / 4846

Michael Amlmann
Schurzstraße 18, 63743 Aschaffenburg
Telefon: 06021 / 960685

Druck und Anzeigenabrechnung:
Druckerei und Verlag Herbert Reichert
Ostring 9a, 63762 Großostheim
Telefon: 06026 / 6041, FAX: 06026 / 3777

Konzeption und Gestaltung:
Bernhard Wißler

Auflage:
4300 Exemplare

Aufsätze geben nicht die Meinung des FSC Aschaffenburg-Großostheim 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.

Anzeigenpreise:
0,50 DM per mm / Spaltenbreite 60 mm
Aufpreis für 4-Farb-Druck: 50%

Seitenformat:
Höhe: 270 mm, Breite 185 mm

Veröffentlichungen, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion und des Vorstandes.

ich mir hier nicht ein wenig zuviel vorgenommen habe.

Nach dem ersten Kunstflug komme ich mir, zugegebenermaßen, recht hilflos vor. Die Erinnerungen an die ersten „normalen“ Starts im Flugzeug werden recht schnell wieder wach: Es hapert mit der Orientierung, die Ruderabstimmung funktioniert überhaupt nicht, das Gefühl für die Geschwindigkeit bleibt einem im Rückenflug erst mal völlig versagt. Ich kann nur sagen: Der erste Kunstflugstart war schon recht frustrierend. Doch Wolfgang beruhigt mich: „Laß noch vier oder fünf Starts 'rum sein, dann sieht sicherlich alles schon ganz anders aus.“

Recht hat er. Vier Tage später und einige Starts an Erfahrung reicher fühle ich mich in den anfänglich so völlig fremden Fluglagen schon sicherer und sehne den nächsten Start schon fast herbei. Nach dem sechsten Start habe ich (und was viel wichtiger ist: Wolfgang auch) schlagartig das Gefühl, den berühmten Groschen fallen gehört zu haben, so daß Wolfgang am nächsten Tag die gesteuerte Rolle mit mir angehen will. Die anderen Figuren wie Looping, halber Looping in die Rückenlage, Abschwung etc. klappen schon einigermaßen.

Doch aus dem nächsten Tag wird, technisch bedingt, der übernächste, da die Bremse

unserer Schleppmaschine D-EMYP defekt und das Flugzeug demzufolge nicht klar ist. Während wir noch das Fahrwerk der YP demontieren, hören wir, daß uns an diesem Tag auch noch eine „Hängerrallye“ bevorsteht: Zwei Maschinen sind hinter Groß Bieberau außengelandet. Es gilt, die Kollegen wieder aus dem „Acker“ zu holen, was wir gegen 19:00 auch geschafft haben. Gerade noch rechtzeitig, um alle Flugzeuge in die Halle zu bekommen, bevor uns ein schwerer Schauer alles wegschwemmt. Derweil mache ich mich auf den Weg nach Aschaffenburg, um für den nächsten Tag eine Schleppmaschine zu organisieren. So bekomme ich gleich noch mit, daß auch meine Segelfliegerkameraden in Aschaffenburg sehr aktiv waren und einer unserer Scheinanwärter heute seinen 5-Stunden-Flug absolviert hat.

Wie zu erwarten, bekommen wir für die nächsten Tage die Schleppmaschine aus Aschaffenburg zur Verfügung gestellt, so daß wir die Kunstflugausbildung fortsetzen können. Noch einen weiteren Start absolviere ich so am nächsten Tag mit Wolfgang, um nach erfolgreicher Landung gleich in heftige Nervosität zu verfallen: „Also Bernhard, jetzt fliege ich aber wirklich nicht mehr mit Dir, langsam ist mir die Lust vergangen!“ kommt es von Wolfgang. Noch bevor ich ihn fragen kann, was denn am letzten Flug so schlecht gewesen sei, holt er seinen Fallschirm aus dem Flugzeug und meint, ich solle jetzt endlich alleine fliegen. Meine leisen Bedenken, daß wir vielleicht doch noch zwei oder drei Starts zusammen durchführen sollten, läßt Wolfgang jedoch nicht gelten; kein Argument zieht mehr. Es hilft also alles nichts: Der erste Solo-Kunstflugstart ist fällig.

Wie ich es gelernt habe, melde ich mich in 650 Metern an: „Babenhausen, die B2 in drei Minuten zum Segelkunstflug“. Etwas flau ist mir ja schon, lediglich das vertraute Flugbild unserer heimatischen Schleppmaschine vor Augen wirkt vertrauenerweckend. Sicherheitshalber nutze ich die zulässige Höhe von 3500 ft MSL voll aus und klinke.

Der Looping: Weiter kein Problem. Die Rollenkehre ist aus meiner Sicht, was mir Wolfgang später bestätigt, auch ok; beim Rückenflug nach dem Aufschwung werde ich jedoch etwas zu schnell, Wolfgang macht mich über Funk auch sofort darauf aufmerksam. Die fehlenden Kilos auf dem zweiten Sitz machen sich eben doch bemerkbar. Der Turn rechts ist wieder ok, nur die Rolle gelingt überhaupt nicht: Das Querruder habe ich nicht konsequent am Anschlag gelassen, so daß ich aus dieser Figur regelrecht herauspurzele. Die restlichen Figuren fallen dann aber wieder halbwegs brauchbar aus. Sogar die verbrauchte Höhe hält sich in Grenzen, so daß Wolfgang die „versaute“ Rolle noch einmal sehen möchte: Diesmal klappt's besser, die Übung macht's. Wie immer viel zu schnell bin ich nach 16 Minuten (incl. Schleppzeit) wieder unten und hole mir die Kritik von meinem Lehrer ab: „Für den ersten Solo-Flug ok, im Rücken auf die

Geschwindigkeit achten, zur ersten gesteuerten Rolle brauche ich sicher nichts zu sagen.“. Na ja, ging ja noch. Ich hatte mich innerlich schon auf mehr eingestellt. „Segelkunstflug ist ein Frusthobby“, sagt Wolfgang später am Abend. „Du kannst nicht erwarten, daß Du nach einigen Starts schon perfekt bist. Aber tröste Dich, morgen kannst Du auf der LO100 alleine fliegen; Du wirst sehen, mit diesem Flugzeug gelingen die Figuren wie von selbst.“. Auch hier behält er recht, gegenüber der doppel-sitzigen ASK21 ist die LO100 richtig leichtfüßig. Aus diesem Flugzeug möchte ich gar nicht mehr raus.

Viel zu schnell vergeht so der Rest der Woche, das Fluglager in Babenhausen geht seinem Ende entgegen und gleichzeitig ist für mich damit die Stunde der Wahrheit gekommen: Der Prüfungsflug vor einem Sachverständigen. Doch auch diese Hürde kann ich nehmen. Mein Fluglehrer Wolfgang, dem ich an dieser Stelle für seinen hervorragenden Unterricht herzlich danken möchte, hatte mich schließlich bestens präpariert, so daß ich nach Abschluß dieser Woche als stolzer Besitzer der Kunstflugberechtigung nach Hause zurückfahren kann.
Bernhard Wißler



DER NEUE BMW 316i COMPACT. AB 23. APRIL BEI UNS.

Autohaus Reinhard

BMW-Vertragshändler

Aschaffener Str. 33, 63762 Grobostheim
Telefon (06026) 1470, 3470



F.A.Z.: Wider die Verteufelung der Fliegerei

Aktion „Pro Luftfahrt“ mit der Unterstützung vieler Verbände und Privatpersonen / Zukunftstechnik gefährdet / Der Flugplatz als Öko-Insel

Die deutschen Flieger sind es leid, in der Öffentlichkeit als Umweltsünder, Ruhestörer, Luftverschmutzer, Energieverschwen-der gescholten zu werden. Von verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen „mit ideologischen oder egoistischen Motiven“ hart bedrängt, haben sie jetzt zu einem Befreiungsschlag ausgeholt. Sie starteten die Aktion „Pro Luftfahrt“: eine Aufklärungs- und Solidarisierungskampagne, die das Flugwesen in Deutschland wieder in ein besseres Licht rücken soll. Neben Verbänden der Privat- und Berufspiloten zählen auch große Institutionen zur Aktionsgemeinschaft, darunter die Deutsche Flugsicherung (DFS) und das Luftfahrt-Bundesamt (LBA). Denn es geht nicht nur ums Image der Piloten. Die beteiligten Organisationen beklagen eine zunehmende Luftfahrtfeindlichkeit, die nach ihrer Ansicht viele tausend Arbeitsplätze gefährdet und langfristig einen wichtigen Zweig der Spitzentechnik aus Deutschland vertreibt.

Die Aktionsgemeinschaft hat klein angefangen: als Verteidigungsbündnis der Piloten leichter Flugzeuge, die sich von „selbsternannten Umweltschützern“ oder „industriefeindlichen Aposteln“ in die Enge getrieben sahen. Es sind die Piloten der Allgemeinen Luftfahrt (AL). Dazu zählen Taxiflüge, Such- und Rettungsdienst, Krankentransport, Verkehrsüberwachung, Ausbildung, Werksverkehr, Luftbildflüge und andere Einsätze; darüber hinaus umfasst die AL den Luftsport mit Segel- und Motorflugzeugen. Die Bewegungsfreiheit der kleinen Flugzeuge ist in den vergangenen Jahren zeitlich und örtlich immer mehr eingeschränkt worden. Der Präsident des Deutschen Aero-Clubs (DAeC), Klaus Scheer, warnte vor weiteren Flugverböten „aus billigen populistischen Gründen“. Es sei das erklärte Ziel mancher Politiker, das Fliegen am Wochenende völlig zum Erliegen zu bringen. „Wir werden nicht länger tatenlos mitansehen, wie die Verteufelung der Luftfahrt in Deutschland eine ganze Branche zu Boden zwingt“, grollte sogar die Traditionsgemeinschaft „Alte Adler“ - Männer und Frauen, die noch Zeiten der Bewunderung für Flieger erlebt haben. Initiatoren der Aktion „Pro Luftfahrt“ waren der DAeC und der Pilotenverband AOPA Germany, unterstützt von den Fachzeitschriften „aerokurier“, „Fliegermagazin“, „Fliegerrevue“, „Flug Revue“ und „Luftfahrt“. Auf der ILA 1994 in Berlin trat die Aktionsgemeinschaft zum ersten Mal an die Öffentlichkeit. Der parlamentarische Staatssekretär Reinhard Göhner signalisierte das wohlwollende Interesse der Bundesregierung. Um sich des Rückhalts in der Bevölkerung zu versichern, startete die Gemeinschaft als erstes eine Unterschriftensammlung, die während der Ausstellungstage auf 25.000 Namen kam. Ende des Jahres sollen es 100.000 sein.

Die Basis der Aktionsgemeinschaft ist nun breiter als erwartet. Als Mitstreiter schlossen sich dem Bündnis nicht nur DFS und LBA an, sondern auch die Deutsche Gesellschaft für Luft- und Raumfahrt (DGLR), die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), das Forum Luft- und Raumfahrt (FLR) und schließlich die Vereinigung Cockpit (VC), der Verband der deutschen Verkehrsflugzeugführer. Sportler und Künstler mit näherer Beziehung zum Himmel haben ihre Unterstützung zugesagt. Die negative Einstellung vieler Menschen zu Fliegern und Flugzeugen, schreibt das LBA, beruhe nicht zum geringsten auf der „unqualifizierten Darstellung der Luftfahrt in den Tagesmedien“. Ein Ziel der Aktion ist „Gesinnungswandel durch Aufklärung“. Ein Faltblatt nennt Zahlen und Daten und stellt den volkswirtschaftlichen Nutzen der Luftfahrt heraus. Außer den 600 in Deutschland zugelassenen Verkehrsflugzeugen gibt es etwa 18000 kleine Vögel, davon 9400 Segelflugzeuge und „kaum noch zu hörende Motorsegler“. Jeder Arbeitsplatz in der Luftfahrt, heißt es, bringe zwei weitere Arbeitsplätze in der Wirtschaft. Auch den Vorwurf der Energieverschwendung lassen die Flieger nicht auf sich sitzen. Lediglich 4 Prozent des gesamten Mineralölverbrauchs in Deutschland gehen aufs Konto der Flugzeuge, und nur 0,03 Prozent sind der Anteil der Allgemeinen Luftfahrt.

Von ihren Widersachern haben die Flieger inzwischen auch gelernt, die ökologische Karte zu spielen. Gerade Flugplätze, sagen sie, seien Oasen für bedrohte Pflanzen und Tiere. Auf dem Flughafen Hannover nisteten mehr als hundert Vogelarten. Biologen und Vogelkundler seien immer wieder „höchst begeistert über den Artenreichtum“. Auf dem Freiburger Flugplatz wurde 1993 eine für ausgestorben gehaltene Heuschreckenart entdeckt. Deutschland hat zur Zeit 32 Verkehrs- und Regionalflughäfen, etwa 300 Landeplätze und 590 Segelflugplätze - und nicht wenige liegen unter Dauerfeuer und sind von der Schließung bedroht. Daß die Luftfahrt durchaus Hilfe gebrauchen kann, unterstreicht ein kürzlich veröffentlichtes Memorandum der DGLR. „Während der Luft- und Raumfahrt nachwuchs in den USA und Japan konsequent gefördert und eingesetzt wird“, heißt es darin, „verkümmert das in Deutschland in den vergangenen Jahrzehnten bei Forschung und Industrie mit hohen Investitionen aufgebaute Fachwissen und Know-how zu einem Hobby pensionierter Ingenieure.“ Begründung: Die Luftfahrt verliert ihren Ingenieur nachwuchs. „Diplomanden und Doktoranden dieser Fachrichtung haben derzeit auch mit ausgezeichneten Studienabschlüssen keine Chance auf einen Arbeitsplatz. Daher sinkt die Zahl der

Das Wettertelefon

Der Deutsche Wetterdienst bietet seit geraumer Zeit einen Service an, der auch und gerade für uns Flieger von besonderem Interesse ist: Die aktuelle Wetterprognose, von jedem Telefon jederzeit abrufbar. Erstellt direkt vom Deutschen Wetterdienst.

Hier ein Auszug der verfügbaren Telefonnummern:

- Flugwetter 0190 / 116960
- Segelflugwetter 0190 / 116940 (März bis Oktober)
- Ballonwetter 0190 / 116950
- Allg. Vorhersage 0190 / 1164- und dann die Folgenummer

- 01: Deutschland
- 02: Norddeutschland, Hamburg, Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Bremen
- 03: Schleswig-Holstein und Hamburg
- 04: Weser-Ems-Gebiet und Bremen
- 05: Östliches und südliches Niedersachsen, Weser- u. Leinebergland Harz
- 06: Nordrhein-Westfalen
- 07: Niederrhein
- 08: Münsterland, Ostwestfalen-Lippe
- 09: Ruhrgebiet
- 11: Sauerland, Siegerland
- 12: Bergisches Land
- 13: Kölner Bucht
- 14: Eifel
- 15: Mecklenburg-Vorpommern
- 16: Berlin und Brandenburg
- 17: Sachsen-Anhalt, Raum Leipzig
- 18: Sachsen
- 19: Thüringen
- 20: Hessen
- 21: Rheinland-Pfalz, Saarland
- 22: Baden-Württemberg
- 23: Franken, Oberpfalz, nördlicher Bayerischer Wald
- 24: Oberbayern, Niederbayern, Oberschwaben

Die Kosten für das Abfragen der Wetterinformationen betragen 23 Pfennig pro 12 Sekunden.

Studienanfänger an den Hochschulen. - Als Konsequenz dieser Entwicklung ... steht schließlich die deutsche Luft- und Raumfahrt als kinderlose Familie vor dem Aussterben."

Die DGLR erinnert an die Begeisterung und Innovationsfreude der vielen tausend Schüler und Studenten in den Flugsportgruppen. „Das Engagement gerade dieser Jugendlichen ist ein für die Zukunft der deutschen Technologie unentbehrliches Potential."

Dieter Vogt

Quelle: Frankfurter Allgemeine Zeitung, Dienstag, 25.10.1994, Nr. 248, S. T4, R

Neues bei Spessart Air Service

Nach 4-jähriger Ausbildung konnte der Mitarbeiter Thomas Wendt mit Bestehen der mündlich-praktischen Prüfung seine Prüferlizenz Klasse II in Empfang nehmen. Ebenso konnte Lloyd Nelson bei der Amerikanischen Luftfahrtbehörde seine FAA A&P-Lizenz erlangen.

Somit stehen bei Spessart Air Service zur Verfügung:

Margarete Abernathy, Sekretariat, Einkauf
Rosemarie Schäfer, Büro

Thomas Wendt, LBA Prüfer Klasse II
Udo Uebrig, LBA Prüfer Klasse II
Lloyd Nelson, FAA Prüfer Klasse II
Rick Eick, Fluggerätemechaniker
Thomas Mieth, Auszubildender Fluggerätemechaniker
Jochen Barbe, Auszubildender Fluggerätemechaniker
Wolfgang Kerkhoff, LBA Prüfer Klasse I, Geschäftsführer

(hoffentlich) sekundengenauen Zeitüberflug fünf Minuten nach dem Start quer über den Flugplatz ab auf die Strecke, entlang derer acht Bilder zu identifizieren waren. Ob es die auf der Generalkarte vorgegebenen Kurven waren, die mancher vielleicht - je nach persönlichem Geschmack, und besonders in der Gegend um Mömlingen - etwas weiter, enger, spitzer oder runder flog als vorgeschrieben, der Dunst, die Streckenabschnitte, auf denen nur Waldkanten zur Orientierung da waren, oder die gelegentlich ganz kurz aufeinanderfolgenden Suchpunkte (man weiß es ja, wenn man Müllersche Wettbewerbe kennt, fällt aber immer wieder darauf herein), keine Mannschaft konnte den Ort aller mitgegebenen Luftaufnahmen identifizieren. Es soll aber auch Teams gegeben haben, welche die „Alternativroute“ über Breuberg, Großheubach wählte ... Hatte man dann mit Punkt 1 in der Gegend von Hardheim den Einstieg in den zweiten Teil gefunden, wurde die freudige Erwartung auf einen leichten Weiterflug (schließlich war nicht mehr eine durchgehende Kurslinie, sondern „nur“ zwölf einzelne Punkte zu scannen) auch nicht so recht erfüllt. Hier gelang es aber einzelnen Teams, die sieben scharfen der zehn mitgegebenen Bilder den richtigen Punkten zuzuordnen; der Kurs führte um Marktheidenfeld herum quer über den Spessart nach Großostheim zurück. Noch ein Zeitüberflug, eine Ziellandung, und dann die Sonderprüfung: Rechts neben einer Stange mit möglichst geringem Abstand zwischen ihr und der Flügelspitze einparken, aber ohne sie zu berühren: Patrick Lange schaffte es auf 1 cm! Das Vereinslokal war am Abend bis auf den letzten Platz besetzt (so sahen wir es gerne öfters), die Stimmung bestens, die Siegerehrung mit Spannung erwartet (aber erst mußten mal ein paar „Dumme“ gefunden werden, die die Motorflugzeuge in die Halle schoben - die wirklich Dummen hatten sich mal wieder von ihrer Pflicht gedrückt!). Es war ein von A bis Z so erfreulicher Tag, daß das Siegerteam Lange / Amtmann, die ja traditionsgemäß die nächsten Ausrichter sind, spontan beschlossen, daß man auf die nächste Vereinsmeisterschaft keinesfalls wieder zwei Jahre warten könne.

Rallye-Termine 1995

Die wichtigsten Termine sind in diesem Jahr sicherlich:

- ▣ Der Deutschlandflug vom 7. bis 11. Juni. Er wird von Schönhagen über Jena und Dahlemer Binz nach Wilhelmshaven führen
- ▣ Unsere Vereinsmeisterschaft „Rund um Charlie“ am 16. oder 23.9.

Übersicht über bisher bekannte Termine im Jahr 1995:

- ▣ 6.5. Allgäuflug
- ▣ 20.5. Hessensternflug
- ▣ 26.5. Bundeswehrsternflug
- ▣ 26.5. Norddt. Motorflugmeistersch.
- ▣ 7.-11.6. Deutschlandflug
- ▣ 18.6. Weinrallye Bad Dürkheim
- ▣ 24.6. Rund um Egelsbach
- ▣ 24.6. Südwestdeutscher Rundflug
- ▣ 24.6. Wettb. um die Goldene Rose
- ▣ 17.6. Heiderallye Hodenhagen
- ▣ 23.-30.7. WM in Dänemark
- ▣ 3.9. Berlin-Rundflug
- ▣ 23.9. Niedersachsenrallye
- ▣ 16./23.9. Rund um Charlie

ma

Vereinsrallye „Rund um Charlie 94“

Rund 90% unserer Vereinsmitglieder haben am 24. September wirklich etwas versäumt: Einen Riesenspaß hat den 40 Teilnehmern, also 20 Mannschaften, die diesjährige Vereinsmeisterschaft „Rund um Charlie“ gemacht. Und das, obwohl Wilfried Müller und Claus Wussow, die Sieger der letzten Meisterschaft, Aufgaben auf hohem Niveau stellten. Auch Teilnehmer mit größerer Wettbewerbs Erfahrung hatten daran zu beißen, und selbst den Siegern fehlte ein Bild. Auch das Wetter sorgte dafür, daß der Wettbewerbsflug nicht zum Spazierflug wurde: Erdlinge freuten sich über strahlenden Sonnenschein, die Flieger stöhnten über zum Teil sehr schlechte Sichten im Dunst, und der erste Abschnitt war zudem noch fast genau gegen die Sonne zu fliegen. Überhaupt, der erste Abschnitt: Bis die Teilnehmer nach Öffnen des Aufgabenum-schlages und Lesen der Aufgabe erst mal kapierten, wohin sie fliegen sollten („vom Anfang über den Bauchnabel zum Ende“??), und die vorgegebenen Kurven richtig erfaßt waren, dauerte es schon ein bißchen (sonst sind sie sicher weniger begriffsstutzig!). Und dann ging's nach einem



SPESSART AIR SERVICE

Ihr kompetenter Partner in der Business Aviation

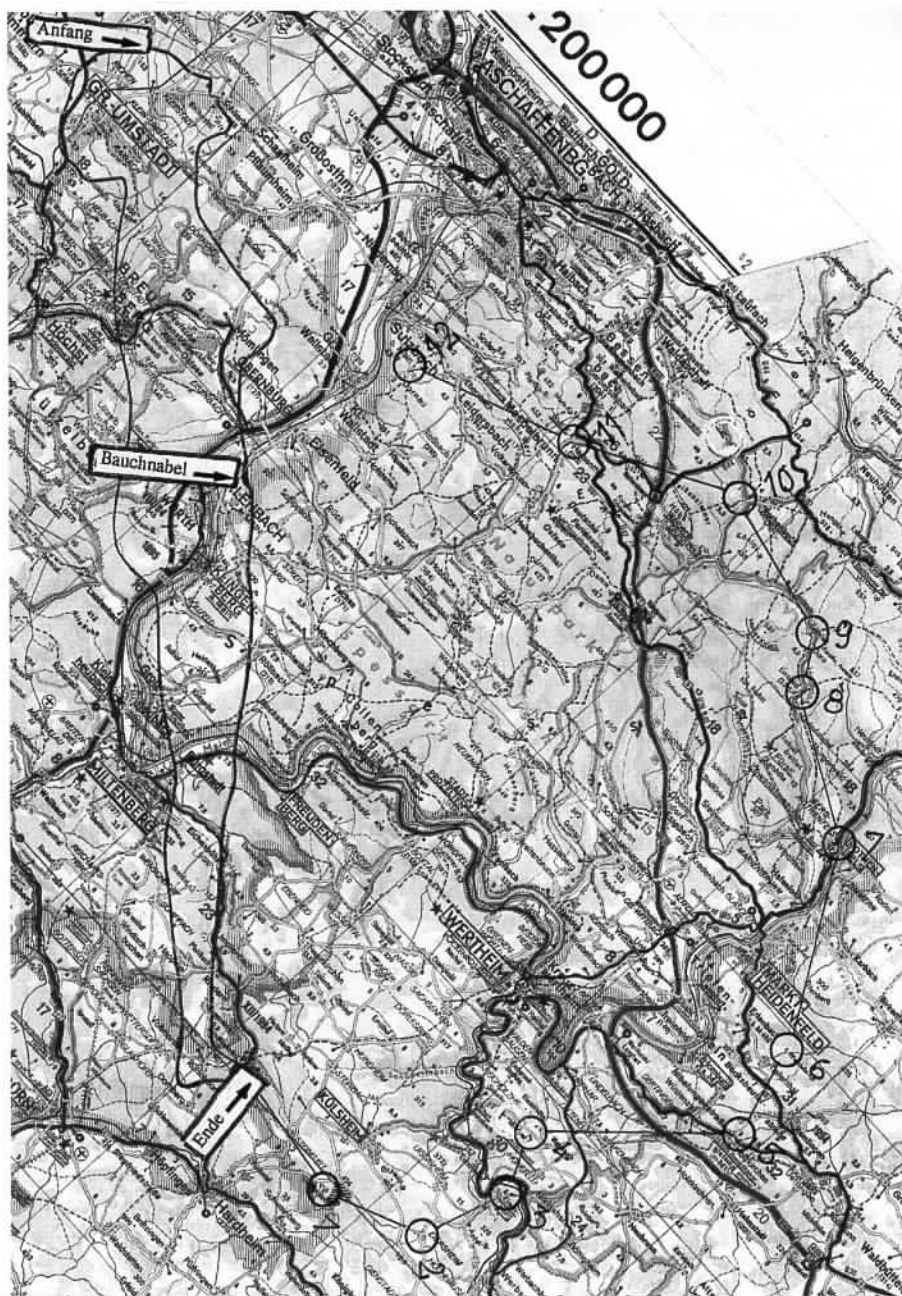
Wartung, Instandsetzung von Luftfahrzeugen D, N und CH zugelassen
Ersatzteile für die Luftfahrt.

TKS - Enteisungsanlagen

zugelassen für Luftfahrzeuge bis 5,7 to

Flugplatz Aschaffenburg - Tel. 0 60 26 / 60 66 - Fax. 0 60 26 / 32 22 - D-63762 Großostheim

Ausschnitt aus der Rallyekarte



Ergebnisliste

1. M. Amtmann / P. Lange	892
2. K.-G. Maletschek / R. Fromm	769
3. O. Höfling / P. Kronenberger	730
4. Diller / Diller	730
5. A. Werner / S. Spilger	707
6. K. Kott / K. Schlagmüller	707
7. G. Justin / D. Mill	691
8. P. Becker / H.-P. Fluhr	664
9. A. Stoll / U. Meinberg	625
10. G. Lenk / A. Diry	556
11. K. Schrödter / G. Markmiller	517
12. B. Wißler / S. Buchheim	453
13. M. Bassüner / Bassüner	387
14. H. Lotz / B. Kleitz	376
15. W. Letzel / R. Schreiner	361
16. D. Schäfer / S. Albertz	335
17. K.-H. Becker / Elsässer	324
18. R. Wehner / R. Bauer	299
19. R. Kämpf / H. Schlett	278
20. R. Haschert / Eberhardt	245

Maximal erreichbar waren 1000 Punkte.

Ultraleicht heute

Ein (1!) Ultraleichtflugzeug (UL) darf nun auch auf dem Flugplatz Großostheim starten und landen - Klaus Peek hat für seinen motorisierten Drachen eine Genehmigung erhalten.

Viel Wirbel gab es um diesen Vorgang. Wurde das Thema in Sitzungen eines Gemeinderates oder einer Partei-Ortsgruppe auch nur als eines unter viel wichtigeren angesprochen, war damit auch schon der Titel für den Sitzungsbericht im Main-Echo gemacht: „Nein zu fliegenden Rasenmähern“ hieß es da zum Beispiel, die anderen Themen der Sitzung folgten im Kleingedruckten. Schauen wir uns das Objekt der (künstlichen) Aufregung einmal an:

Es ist ein Ultraleichtflugzeug von der sparsamsten Sorte, Typ Saphir, ein ganz nor-

So findet also „Rund um Charlie“ schon im Spätsommer oder Herbst 1995 wieder statt. Auch Mannschaften aus den umliegenden Vereinen werden eingeladen. Die Ausrichter hoffen aber vor allem, daß dann noch viel mehr Vereinsmitglieder auf Club- oder eigenen Flugzeugen ihren Schweinehund überwinden und mitfliegen!

ma



Klaus Peek mit seinem „SAPHIR“. Der kleine Behälter über dem Drachen birgt den Fallschirm, der noch in 30 m Höhe (!) ausgelöst werden und Pilot samt Gerät sicher zu Boden bringen kann.

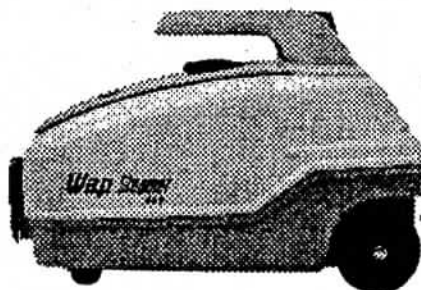
malen Drachen, wie ihn Klaus Peeck schon seit 1979 fliegt, aber nachträglich motorisiert. Gerade 17 PS bringt das Motörchen an den Propeller, und die schon sehr harten Vorschriften über zulässige Geräuschentwicklung von ULs meistert es mit Bravour! Sicher kann man denen, die das große Trara um diese Fluggenehmigung veranstaltet haben, vorwerfen, sich überhaupt nicht über das Objekt ihrer Angriffe informiert zu haben. Der Vorwurf relativiert sich aber, wenn man sich die Diskussion zum Thema Ultraleichtflugzeuge in unseren eigenen Reihen anhört: Wenn selbst viele Flieger keine Vorstellung über den aktuellen Stand dieses „neumodischen (Flug-) Zeugs“ haben - wie kann man dies dann von Außenstehenden verlangen? Daher zur allgemeinen Aufklärung hier mal einige Informationen zum Thema:

Die wilden Jahre der UL-Fliegerei sind in Deutschland vorbei. Die Geräte, die in jener Zeit zu sehen und wirklich nicht zu überhören waren, müssen in Deutschland am Boden bleiben. (In manchen Urlaubsländern fliegen sie allerdings noch „unge-dämpft“ die Strände ab und prägen so das Bild, das vielfach bei uns über Ultraleichtflugzeuge vorherrscht). Nach einer Zeit mit Rechtsunsicherheiten über die Zulassung und den Betrieb der neuen Fluggeräte wurden Vorschriften erlassen. Inzwischen sind auch UL's zulassungspflichtige Luftfahrzeuge, wobei das LBA den Deutschen Aero-Club (für aerodynamisch gesteuerte) bzw. den DULV (Deutscher Ultraleichtverband, für gewichtskraftgesteuerte UL) mit Prüfung, Zulassung und Eintragung beauftragt hat. Ultraleichtflugzeuge sind beschränkt auf eine Höchstabflugmasse von 300 kg einsitzig oder 400 kg zweisitzig (wobei eine Erhöhung der Höchstabflugmasse gemäß europaweiter Gepflogenheit auf 450 kg in naher Zukunft zu erwarten ist). Neben Mindestanforderungen über Festigkeit, Begrenzung der Mindestgeschwindigkeit usw. sind für sie die schärfsten Lärmgrenzwerte festgelegt worden, die weltweit jemals für Luftfahrzeuge erfunden wurden. Zum Vergleich: Das Meßverfahren nach Kapitel X der „Lärmschutzforderungen für Luftfahrzeuge“ (LSL) legt für Motorflugzeuge und Motorsegler Höchstwerte für die Lärmimmission fest, die von einem gestarteten Flugzeug im Steigflug an einem 2,5 km vom Startbahnbeginn entfernten Punkt ausgeht. Flugzeuge bis zur Höchstabflugmasse 500 kg dürfen hier höchstens 68 dB(A) erzeugen (der Grenzwert steigt linear auf 85 dB(A) für 1500-kg-Flugzeuge und bleibt dann konstant) - den UL's sind vergleichsweise nur 60 dB(A) erlaubt. Vergleichsmessungen zwischen dem leisesten aller Motorsegler, dem Rotax-Falken (wie unsere D-KTIC), und dem „Standard-UL“ Ikarus C22 mit 64 PS und 3-Blatt-Propeller bzw. mit 54 PS und 4 Propellerblättern ergaben am gleichen Ort und unter gleichen Bedingungen (entsprechend Kap. X LSL) 60,3 dB(A) für den Falken und 57,2 dB(A) bzw. 56,0 dB(A) für den C22.

**Sauber durch
Qualität**

Wap®

Reinigungssysteme



NEU

Mit Dampfdruck-Regulierung!

Dampf-Reiniger **Wap Steamer**
400

Der dem Schmutz
Dampf macht
in Bad, WC...
fürs Fenster
und das
ohne
Chemie!

**SONDERPREIS
DM 498.-**

Extra-Zubehör:

**Dampfbügeln wie die Profis mit
dem Wap Dampfbügeleisen.**

DM 189.-

(empf. VK inkl. MwSt.)

**EXTRA
Angebot**



Markmiller

**EISENHANDLUNG und
OBJEKT-SICHERUNGSANLAGENBAU**

Mittlere Torstraße 6
63839 Kleinwallstadt

Tel. 06022/21011-12 • Fax 23292

Manche der neuesten UL-Flugzeuge sind äußerlich nur noch durch das Kennzeichen D-M... von kleinen Motorflugzeugen zu unterscheiden. Sicher hängt dies sehr von der Philosophie der Konstruktion ab: Das G/CFK-Flugzeug Gemini von REMOS Aircraft kann man schon als kleines Reise-

flugzeug ansehen, und sein Anblick weckt Erinnerungen an die Cessna 150. Der neue Renner Fascination von Wolfgang Dallach übertrifft an Eleganz und Leistung alle existierenden Schuldoppelsitzer mit E-Zulassung (siehe Aerokurier 12/94): Sein Geschwindigkeitsspektrum reicht von 65

km/h bis deutlich über 200 km/h Reisegeschwindigkeit. Bei einer Leermasse von etwa 220 kg hat es eine Festigkeit von +9/-6g, entsprechend einer Kunstflugmaschine (obwohl Kunstflug mit UL nicht erlaubt ist, aber der Konstrukteur ist nun mal ein leidenschaftlicher und bekannter Kunstflieger!). Der Sunny von TANDEM-Aircraft dagegen weicht als echtes Flugzeug von allen bisherigen Vorstellungen von einem Fluggerät ab, bei 120 km/h Reisegeschwindigkeit lassen sich die beiden Insassen des schwanzlosen Doppeldeckers den Wind noch richtig um die Nase wehen.

Die Ausbildung zum UL-Piloten (PPL-F) stellt an die Kandidaten ähnliche Anforderungen wie z.B. die PPL-B-Ausbildung (mindestens 60 Theoriestunden, mindestens 25 Flugstunden usw.). Für einen PPL-A,B-Inhaber ist der Umstieg zum PPL-F allerdings mit einer gründlichen Einweisung, ca. 5 Stunden werden meist benötigt, geschafft. Umgekehrt ist für UL-Piloten noch keine Anrechnung ihrer Flugfahrung bei der PPL-A/B/C-Ausbildung möglich. Auch gibt es noch keine Anrechnung von UL-Stunden bei der PPL-A,B-Verlängerung. Mit der Fortentwicklung der Geräte wird sich das wohl noch ändern.

Wer beim AIP-Nachtragen auf die Änderungen achtet, stellt fest, daß viele Flugplätze bereits UL-Zulassungen haben. Durch eine eigene, sehr enge Platzrunde ist der Verkehr dort weitgehend entflochten, und ein an- oder abfliegendes UL-Flugzeug schnell wieder für die anderen "aus dem Weg". Im übrigen unterscheidet sich ihr Betriebsverhalten (Anfluggeschwindigkeit) kaum von dem eines Motorfalken. Von keinem der Plätze mit UL-Zulassung werden ernsthafte Schwierigkeiten bei der Eingliederung der UL's gemeldet, selbst bei starkem UL-Schulbetrieb nicht.

Wer sich selbst ein Bild machen will: Reichelsheim, Mosbach, Aalen-Elchingen und zahlreiche andere Flugplätze in geringer Entfernung bieten sich für "Studien" an! Sicher ist dort auch ein Schnupperflug in einem Doppelsitzer möglich. Man kann nur raten, diese Erfahrung zu machen! ma

Sparte „Heiße Luft“

1993 war für uns Ballöner schon ein schlechtes Jahr. Doch dann kam 1994: Entweder war das Wetter zu schlecht und brachte uns Regen, zu viel Wind und Kälte, oder es war mit blauem Himmel und zu hohen Temperaturen einfach zu schön. Viele Fahrten sind aus diesem Grund einfach ausgefallen, Termine mußten zum Teil mehrmals verlegt werden.

Einziger Trost: Bei den Aschaffener Ballönern verlief das Jahr 1994 unfallfrei. Hierfür geht an Euch alle der entsprechende Dank für das umsichtige und vorsichtige Agieren.

Start in den Frühling

(Paul Severin)

Wenn Lenz mit Grün und Blütenpracht
die Erde wieder farbig macht
und Amsel, Drossel, Fink und Star
sich tummeln wie in jedem Jahr,
erwacht bei soviel Fluggewimmel
stets auch des Menschen Drang zum Himmel.

Doch halt, Pilot! Wie steht's zur Zeit
mit Deiner Fliegertauglichkeit?
Bist Du gesundheitlich topfit
und auch noch fliegerisch im Tritt?
Hast Du Dein schnelles Wolken-schiff
- wie man so sagt - noch ganz im Griff?

Sind Dir bekannt noch, Fluggefährte,
die Drehzahl-, Fahrt- und andere Werte?
Kannst Du - nun offen mal gestanden -
den Vogel überhaupt noch landen?

Vielleicht läßt du Dich selbst am besten
von einem, der's noch kann, erst testen,
auf daß Dir sorgenlos-beschwingt
der Start ins Frühjahr gut gelingt.

Nun noch einige Worte zum Thema 'Ballons auf dem Flugplatz': Jeder Pilot weiß, daß man vor jedem Flug, oder in unserem Fall Fahrt, sorgfältige Vorbereitungen und Checks durchzuführen hat. Hin und wieder dauern die entsprechenden Vorbereitungen dann auch mal etwas länger als vorgesehen. So kann es passieren, daß die Benutzung der Asphaltbahn und des Taxiways demzufolge für die Dauer des Aufrüstens nur eingeschränkt möglich ist. Dies geschieht aber maximal zweimal am Tag: Früh morgens, wenn die 'normalen' Piloten noch schlafen, oder abends.

Da in der Vergangenheit ein paar Piloten die Beeinträchtigung des Flugverkehrs durch das Aufbauen der Ballons kritisiert haben und wohl in seltenen Fällen auch mal eine Platzrunde extra fliegen mußten, suchten die Ballöner andere Startplätze auf, obwohl sie pro Jahr 300 DM Startpauschale pro Ballon bezahlen.

Außerdem geht dem Flugplatz aber auch eine Attraktion verloren, was viele Mitglieder und Besucher sehr bedauern. Das Ar-

gument, daß es sich bei den Fahrten um einen 'Geschäftsbetrieb' handeln würde, kann ich nicht akzeptieren. Viele Motorflugzeuge werden ebenso geschäftlich genutzt. Anders ist die Ballonfahrt auch nicht mehr zu finanzieren.

Daher die Bitte an alle Flächenflieger: Zeigt ein Herz für die Ballöner, motiviert uns, den Flugplatz wieder öfter als Startgelände zu benutzen. Wir sind eine Sparte innerhalb des FSCA wie der Segelflug und der Motorflug auch. Wenn von allen Seiten versucht wird, die Sportfliegerei zu beschneiden, dann sollte dies nicht noch in unseren eigenen Reihen fortgesetzt werden.

Wer Interesse daran hat, zu unserer Mannschaft von zur Zeit fünf PPL-D-Piloten hinzuzustoßen, ist jederzeit gerne gesehen. Wer also Interesse daran hat, selbst Ballon-Pilot zu werden, soll sich bitte bei uns melden. Bei genügendem Interesse läßt sich auch eine Ausbildung in Aschaffenburg arrangieren.

Dorrie Schäfer, Ballonreferentin

Segelfliegen: Bayerische Junioren- meisterschaft EDFC

Segelflieger im Alter bis 25 Jahren schlugen vom 12. bis 21. August ihr Zeltlager auf dem Flugplatz in Großostheim auf, um von dort aus den Bayerischen Juniorenmeister zu ermitteln. Erstmals versuchte sich damit der Flugsportclub Aschaffenburg-Großostheim als Ausrichter eines Segelflugwettbewerbs - mit Erfolg, denn die Teilnehmer waren offensichtlich zufrieden.

Qualifiziert hatten sich die 16 Segelflieger zumeist bei Jugendtrainingsprogrammen, wo oft schon der Grundstein für spätere Deutsche Meisterschaften gelegt wurde. Fast alle brachten Segelflugzeuge ihres Vereins mit. Damit der Erfolg nicht davon abhängt, ob der Pilot das neueste Modell oder einen schon etwas betagten Vogel benutzt, ist vom Deutschen Aeroclub für jeden Flugzeugtyp ein Handicapfaktor festgelegt, der in die Bewertung der Pilotenleistung mit eingeht. Darüberhinaus ist das Starterfeld noch in zwei Klassen unterteilt. Die Teilnehmer hatten an den Wettbewerbstagen Kurse zu umrunden, die durch markante Landschaftsmerkmale wie Sendetürme, Bahnhöfe, Brücken, Gebäude etc. festgelegt waren. Sieger ist derjenige, welcher diese Strecke mit der größten Durchschnittsgeschwindigkeit bewältigte. Die ordnungsgemäße Umrundung aller Wendepunkte dokumentieren die Piloten durch Fotos, die gleich nach der Landung entwickelt werden. Mit einem Barographen wird ferner nachgewiesen, daß alle Höhenbeschränkungen eingehalten wurden (und auch, daß niemand irgendwo zwischengelandet ist und sich erneut auf große Höhe schleppen ließ). Schafft ein Flugzeug die Umrundung nicht, dann geht die Strecke, die es bis zum Landeacker bei rechtwinkliger Projektion auf die Wettbewerbsstrecke zurückgelegt hat, in die Wertung ein. Die Punkte, die für jeden Piloten an einem Wettbewerbstag aufgrund seiner Geschwindigkeit bzw. Flugstrecke errechnet werden, werden mit dem Handicapfaktor des Flugzeugs korrigiert. Bevor schließlich die Gesamtwertung aus den Ergebnissen der einzelnen Wettbewerbstage addiert werden, werden die Tagesergebnisse noch mit Tagesfaktoren gewichtet, welche von der Größe der gestellten Aufgabe und davon, wie sie bewältigt wurde, abhängen. Das Bemühen um eine möglichst gerechte Wertungsformel hat komplizierte Rechenvorgänge zur Folge!

Für die Clubklasseflieger war das Wetter an fünf, für die Standardklasse an vier Tagen ausreichend, um eine Wertung zu standezubringen. Doch nur an einem Tag (15.8.) gelang es mit drei Ausnahmen allen Piloten, die ausgeschriebene Strecke ganz zu bewältigen. In der Clubklasse zum Beispiel war diese 262 km lang (Großostheim - Bad Mergentheim -

Jetzt machen Mücken die

FLIEGE

Das unauffällige Insektenschutzgitter von Neher zwingt Mücken, die Fliege zu machen. Zuverlässig und umweltfreundlich. An Fenstern und Türen. Und zu sehen ist praktisch nichts.

Alles über unseren Insektenschutz erfahren Sie bei:



Tel. (06073) 9115
Fax. 06073/88537
Radheimer Str. 24
64850 Schaafh.-Mosbach

Schweinfurt - Walldürn - Großostheim). Der Tagessieger erreichte eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 74 km/h! An den anderen Wertungstagen landeten alle oder fast alle Segelflieger "bei den Kühen". Die Sieger in der Gesamtwertung der Clubklasse kommen aus Veitshöchheim, Eichenau und Oberneukirchen, die der Standardklasse aus Weilheim, Hopferstadt und Augsburg. ma

Ka8 - Ziellandewettbewerb in Obernau

Auch in diesem Herbst fand - diesmal in Obernau - wieder der traditionelle Ka8-Wettbewerb statt. 33 Piloten aus sechs Vereinen nahmen in diesem Jahr teil. Beim Ziellandewettbewerb fliegen sämtliche Piloten mit baugleichen Segelflugzeugen. Ziel ist es, das Flugzeug nach der Landung möglichst nah an einer Markierung, die auf der Landebahn angebracht wird, zum Stehen zu bringen. Hierbei ste-

hen dem Piloten als Mittel zur Bremsverzögerung lediglich die Landeklappen zur Verfügung. Fliegerisches Feingefühl und ein hoher Ausbildungsstand sind also Voraussetzung für den Erfolg bei einem solchen Wettbewerb.

In der Einzelwertung siegten in diesem Jahr punktgleich mit 165 Punkten Dieter Steffen, Ausbildungsleiter in Obernau und sein ehemaliger Schüler und jetziger Unterfränkischer Meister Michael Sommer. Den zweiten Platz belegte Bernhard Wißler aus Großostheim (159 Punkte), Platz drei errang Klaus Schickling, Obernau, mit 158 Punkten.

Die weiteren Plätze belegten:

4. Detlef Schneider (Zellhausen, 157 P)
5. Raimund Blumör und Hartmut Blinten, (beide Zellhausen, 156 P)
6. Patrick Kuhl (Obernau) und Roland Fromm (Großostheim), 155 P
7. Oliver Wunsch (Großostheim) und Jürgen Zimmermann (Zellhausen), 151 P
8. Horst Bauer (Reinheim), 150 P
9. Alois Fries (Obernau), 149 P bw

Unser langjähriges Mitglied

Roland Ackermann

ist im Frühjahr 1994 nach schwerer Krankheit von uns gegangen.

Wir verlieren in ihm einen guten Kameraden, dessen Andenken wir stets in Ehren halten werden.

Flugsportclub Aschaffenburg-Großostheim e.V.

Mit einer Bonanza von Großstheim nach Florida

„Hast Du Zeit und Lust, übermorgen mit mir eine Bonanza nach Florida zu bringen?“ So begrüßte mich Ronald Spahn an einem Sonntagnachmittag im August. Ich kannte ihn schon seit den Tagen unseres gemeinsamen Fluglehrerlehrgangs - damals hatte er gerade mit Ferryflügen angefangen. Irigendwann hatte ich ihm zwar gesagt, daß ich gerne mal mitfliegen würde, und nun glaubte ich meinen Ohren nicht zu trauen. Schon übermorgen?! Ich sagte mit Begeisterung zu!

Einmotorig über den Atlantik ist natürlich immer ein gewisses Risiko. Aber ich konnte Einblick bekommen in eine Art des Fliegens, die mir unbekannt war. Der Nordatlantik mit seinen schnell wechselnden Wetterlagen und den gewaltigen Entfernungen gilt als eine der schwierigsten Strecken. Leider hatte ich keine Zeit, mir entsprechende Jeppesenkarten zu besorgen und die Strecke etwas vorzubereiten - ein kurzer Blick auf Globus und die Karten eines Atlanten mußten genügen.

Der Einbau von Zusatztanks war nicht nötig. Die Bonanza D-ELNO hatte große Tanks, konnte etwa 8 Stunden in der Luft bleiben und besaß damit eine Reichweite von über 2000 km.

Frühmorgens verstaute ich die schwere Rettungsinsel, die unhandlichen Kälteschutzanzüge und das Kurzwellenfunkgerät griffbereit in der D-ELNO. Verglichen mit VFR-Flügen sind es nur wenige Karten, die man für eine solch weite Strecke benötigt. Ronald meinte, wir könnten es heute noch bis Reykjavik schaffen, in Oostende würden wir nochmal tanken. Wir starteten in Aschaffenburg bei schönstem Sommerwetter um 7.30 h. Unterwegs machte ich mich etwas mit der Bonanza vertraut, denn sie ist doch eine etwas andere Sorte Flugzeug als die von mir so oft geflogene D-ELGY. Über Belgien lag eine Wolkenschicht. Zum Absinken in die weiße Watte und für den ILS-Anflug übergab ich gerne wieder an Ronald (ich habe eine uralte US-IFR-Berechtigung, bin aber ziemlich aus der Übung). Nach 2:05 h landeten wir in Oostende bei nur 2 km Sicht und einer Untergrenze von 300 Fuß. Zoll-

freien Sprit gab es leider nicht mehr. Die Wetterkarte schien wegen einer Rückenwindkomponente den Direktflug nach Island zu erlauben.

Bald nach dem Start flogen wir wieder über den Wolken im Sonnenschein. Dann aber erreichten wir die über England liegende angekündigte Front. Es war für mich eine ungewohnte Situation, so lange in Wolken zu fliegen. Immer wieder prasselte der Regen auf die Scheibe. Wo war doch die Nullgradgrenze auf der Karte gewesen? Nein, kein Grund zur Sorge, wir flogen in FL 80, und Vereisungsgefahr gab es in unserer Höhe noch nicht. (Aber jetzt kam ganz klar die Erkenntnis, worauf ich mich eingelassen hatte ... und das Abenteuer hatte doch erst begonnen!) Ronald strahlte eine beruhigende Gelassenheit aus, für ihn war das alles Routine. - Plötzlich kippte der künstliche Horizont weg. Entsetzt startete ich auf das Instrument. Die Suction-Anzeige lieferte die Erklärung: die Pumpe war ausgefallen. „Wir gehen nach Glasgow“, sagte Ronald, „das ist sowieso unser Alternate“. Der elektrisch betriebene Stand-by-Horizont funktionierte noch.



Bei einer ungewollten Landung geben die Anzüge die nötige Überlebenschance. Auch Ronny trägt bei seinen Ferry-Flügen den Schutzanzug. Foto: S. Joest

Ronald informierte Glasgow von unserem Problem und hängte ein Papier über den irritierenden defekten Horizont. Er würde den Anflug machen, ich sortierte die IFR-Anflugkarten. Der Sinkflug durch dichte Wolken erschien mir endlos. In 4000 Fuß waren zwischen Wolkengipfeln Berge erkennbar. Ich checkte nochmal die beiden Höhenmesser, verglich die QNH-Höhe mit den Hindernissen auf der Karte, aber wir waren bereits auf dem ILS und landeten in strömendem Regen nach 2:52 h. Ronald hatte einen alten Freund in Glasgow, der uns empfahl, nach Cumbernauld zu fliegen, dort könne man sich sofort um



Die schweren Überlebensanzüge sehen schon lustig aus. Unser Bild zeigt Susanne Joest vor der D-ELNO. Foto: S. Joest

die Suctionpumpe kümmern. Cumbernauld lag nur wenige Flugminuten von Glasgow. Wir flogen VFR dorthin, rundum auf den Hügeln lagen die Wolken auf. Heute noch nach Island? Ich war nicht sehr optimistisch. Aber die Mechaniker in Cumbernauld warteten schon auf uns, schnell war die defekte Pumpe ersetzt. Zum zweiten Mal an diesem Tag gaben wir den IFR-Flugplan nach Reykjavik auf und zwängten uns in die steifen Überlebensanzüge. So unbequem sie auch sind, können sie doch vor dem Kältetod im Wasser für viele Stunden schützen und sind unsinkbar. Am Rollhalteort lief der Motor auf einem Magneten etwas rauh. Verrußte Zündkerzen durch langes Rollen? Vermutlich. Ronald entschied sich für den Start, da wir vor dem 'großen Teich' noch Umkehr- und Landemöglichkeiten hatten. Nach 20 Minuten in FL 80 schalteten wir probeweise auf die einzelnen Magnete, das Ergebnis war nicht erfreulich: Starkes Schütteln auf einem Magneten. So konnten wir nicht nach Island und landeten nach einer Stunde in Stornoway. Mittlerweile war es 17 Uhr. An eine Reparatur war für heute nicht mehr zu denken. Die Hotelsuche auf der Insel erwies sich auch als schwierig. Die drei Hotels am Ort waren ausgebucht, aber wir kamen dann doch in einer sehr britischen Pension unter. Nach dem Essen gönnten wir uns in einem Pub einen echt schottischen Whisky und beobachteten die Möwen, die zu Fuß geduldig am Pier auf ein Schiff warteten, das mit Essensresten der Abendbrotanreicherung dienen könnte.

Am nächsten Morgen checkte ein Mechaniker die Bonanza. Die Zündkabel und Kerzen waren in Ordnung; wahrscheinlich lag das Problem an einem Magneten. Die nächste Reparaturmöglichkeit?

Geänderte Bürozeiten im Clubbüro

Traudel Herrschaft, die gute Seele im Büro des FSC, ist ab sofort zu folgenden Zeiten zu erreichen:

- dienstags und donnerstags jeweils zwischen 15:00 Uhr und 20:00 Uhr
- mittwochs und freitags jeweils zwischen 10:00 Uhr und 15:00 Uhr

Nicht in Stornoway, sondern in Inverness, 40 Flugminuten nach Osten. Für diesen Flug zurück auf das schottische Festland mit seiner schönen, herben Landschaft herrschte gutes Rückseitenwetter. Es stellte sich heraus, daß ein Magnet ersetzt werden mußte, aber der Ersatzmagnet könne erst morgen da sein. Wir nahmen ein Hotel in der Stadt, für einen Besuch bei „Nessie“ ganz in der Nähe war es leider schon zu spät. Aber auch in den Pubs von Inverness schmeckte das schottische Nationalgetränk besser als zu Hause!

Am nächsten Mittag war die D-ELNO repariert, Reykjavik bekam nun schon den dritten Flugplan für die Bonanza. Ob es diesmal klappen würde? Das Wetter war zunächst prächtig, die Sichten unbegrenzt. Bald hatten wir die letzten Inseln hinter uns gelassen. Vor uns lag Wasser, sehr viel Wasser, für mindestens 4 Stunden. Es wurde ruhig im Funk, Ronald wollte eine Positionsmeldung über Kurzweile absetzen; aber alle Versuche waren zwecklos; das Gerät arbeitete nicht. Gelegentlich bockte auch der Autopilot und forderte intensive Überwachung. Vermutlich hing das mit dem HSI zusammen, dessen Kursrose manchmal um einige Grad schwankte. Dieser Fehler trat aber nur kurzzeitig auf. Immer häufiger lagen Wolkenbänke unter uns und auch auf unserer Höhe. Beim Durchflug einer Wolken-schicht hatte das Flugzeug an den Vorderkanten der Flächen eine hauchdünne Eisschicht angesetzt. Auch das war für mich eine neue Erfahrung. Da wir dann wieder meistens über den Wolken fliegen konnten, verschwand das Eis zu meiner Erleichterung allmählich wieder. Natürlich kann man hier kein VOR mehr empfangen, das GPS funktionierte aber. Es ist schon sehr hilfreich, die Position und verbleibende Flugzeit mit solcher Präzision ablesen zu können. Wir freuten uns über den günstigen Rückenwind, der uns zeitweise eine Grundgeschwindigkeit von 170 Knoten bescherte, bei einer TAS von knapp 150 Knoten. Die lange Strecke wurde nicht eintönig, denn es gab immer Beschäftigung: Grundgeschwindigkeit und Position überprüfen, Wetter beobachten und natürlich das ständige Überwachen aller Instrumente. Wir hatten vier Tanks, deren Inhalte berechnet (und nicht nur abgelesen) werden mußten, um sie rechtzeitig umzuschalten. Das sind alles fliegerische Routinearbeiten. Der einzige Unterschied zu einem „normalen“ Flug bestand im Bewußtsein, daß im Falle einer Motorstörung... aber es war besser, nicht daran zu denken. Wir näherten uns Reykjavik, aber leider hatte sich Island vollständig in Wolken gehüllt. Den ILS-Anflug auf Reykjavik traute ich mir jetzt selbst zu, Ronald mußte nicht eingreifen, und ich war mächtig stolz! Die Untergrenze betrug hier etwa 400 Fuß; außerhalb des Regens war die Sicht aber ausgezeichnet. Nach 4:15 h setzten wir auf und parkten neben zwei auffallenden zweimotorigen Flugzeugen mit der großen Aufschrift am Leitwerk „Operation Blessing“. Was das nur bedeutete? Für einen

Original
Floren-
tinischer**TERRACOTTA**einmalig
natürlich
pflegeleicht**COTTO**nur vom Spezialisten –
bei uns ist das
keine Nebensache!

Unsere Spezialbehandlung schafft dauerhaft problemlosen, fleckunempfindlichen Belag, u.U. auch bei »verwachsenem« – oder Altboden, damit auch Sie wohnliche Behaglichkeit genießen können.

FLORENZ - COTTO = TON GMBH
8752 Johannesberg, Postfach 1108, Telefon 060 21 / 4 73 37, Fax 4 51 32

Nur Qualität
ist auf Dauer am
preiswertesten – wenn
Ihnen Ihr Haus mehr wert ist,
als nur ein Dach über dem Kopf...

TERRACOTTA – gut für die schönsten Häuser

Vereinbaren Sie ein unverbindliches Beratungsgespräch

Weiterflug war es heute zu spät, und das Hotel lag kaum 50 m vom Flugzeug entfernt. Nachdem wir dort eing_checked hatten, wollten wir in die nahe Stadt, deren Häuser oft blaue oder grüne Dächer hatten. Das sah lustig aus in dem insgesamt so trüben Wetter. Wir marschierten los. Ein Radfahrer überholte uns von hinten, trat scharf in die Bremsen, drehte und klopfte meinem Begleiter auf die Schultern: „Hey, is it you, Ron?“ Der junge Mann hatte mal am Flugplatz gearbeitet! Abends in der Hotelbar kamen wir ins Gespräch mit einigen Amerikanern, und das Rätsel um „Operation Blessing“ war gelöst. Sie wollten nach Ruanda im Auftrag einer Hilfsorganisation, und keiner von ihnen war je in Afrika gewesen! Von der Polisario hatten sie auch nie gehört, obwohl ihre Route entlang von Westafrika führte. Einen Motor mußten sie morgen auseinandernehmen, der auf dem Flug nach Island Feueralarm gegeben hatte.

Sehr früh am nächsten Morgen waren wir wieder in der Luft mit Ziel Narssassuaq in Grönland. Dieser Platz an der Westküste Grönlands gilt als sehr schwierig, da er in einem engen Fjord liegt und sich das Wetter dort häufig schnell verschlechtert. Westlich von Island war noch eine Front zu durchfliegen, die Nullgradgrenze lag bei 8000 Fuß. Leicht würde der heutige Tag also nicht werden.

Der Eisansatz ließ auch nicht lange auf sich warten. Die HF-Antenne war dick vereist, ebenso hatte sich Eis an die Flächen gesetzt. Durch den Widerstand des Eises war die IAS zurückgegangen. Daß das so schnell gehen konnte! Bildete ich mir nur ein, daß auch der Motor nicht mehr gleichmäßig lief? Ronald meinte sehr gelassen, daß wir sicher auch Eis am Propeller hätten. Damit war klar, warum ich am Steuer eine Unwucht fühlen konnte. Umdrehen und die halbe Stunde zurückfliegen?

Unser Freund

Adam Mohr

hat uns nach schwerer Krankheit für immer verlassen. Durch seine Hilfsbereitschaft und sein Engagement hat er dem Verein und dessen Mitgliedern viel Gutes getan. Wir werden ihn sehr vermissen und sein Andenken stets in Ehren halten.

Flugsportclub Aschaffenburg-Großostheim e.V.



Unser kleines Flugzeug machte uns hin und wieder auch Probleme. In diesem Fall mußten in Stornoway nochmal die Zündkerzen kontrolliert werden. Foto: Susanna Joest

Sinken, um wieder in einen Plusbereich der Temperaturen zu kommen? Ronald entschied sich für das Beibehalten von FL 80. Das stellte sich schnell als richtig heraus, denn schon flogen wir wieder über den Wolken. Das Eis konnte zwar nicht schmelzen, aber es verdunstete. (Bei einer Umkehr hätten wir diesen „Dreck“ doppelt aufgepackt - das hätte kritisch werden können). Die Front lag nun hinter uns, oft war das Meer sichtbar. Diese Weite! Ich dachte an die Wikinger, die vor tausend Jahren auch diesen Teil des Atlantiks befahren hatten. Wieviele Schiffe sind wohl in den Stürmen hier untergegangen, welche Dramen haben sich hier abgespielt, ohne Spuren zu hinterlassen! Aber jetzt war das Meer ruhig und zeigte keine Schaumkronen. Eisberge! Zuerst vereinzelt, dann immer zahlreicher. Nach etwa drei Stunden tauchten am Horizont Berge auf. Ich staunte über deren Höhe - das sah aus wie die Alpen! Die Sicht schien unbegrenzt. Als wir die Ostküste Grönlands erreichten, war zwar der Gedanke, nicht mehr über Wasser zu sein, beruhigend, aber ein Blick nach unten relativierte das: Schnee auf schroffen Bergen, völlige Einsamkeit, keinerlei menschliche Spuren. Eine Notlandung hier wäre wohl noch katastrophaler als eine Notwasserung. Dennoch: die Landschaft war großartig. Inzwischen waren wir auf den Minimum-IFR-Level über Grönland gestiegen und flogen in FL 140. Immer wieder lagen Wolkenbänke unter uns. Endlich bekamen wir Funkkontakt mit Narssassuaq: IFR-Anflüge waren wegen einer Untergrenze von nur 200 Fuß nicht möglich, VFR momentan auch nicht, denn ein Hubschrauberpilot habe gemeldet, daß auch der Eingang zum Fjord dicht sei. Dieser Funkpruch versetzte mir einen herben Schock. „Bis Kanada reicht der Sprit nicht, als Alternat

haben wir nur Gothab, aber das liegt noch einmal zweieinhalb Stunden weiter nördlich“ sagte Ronald. Was tun? Ich war sicher: Gleich käme sein Kommando, nach Norden abzdrehen, da der riesige Umweg zwar ärgerlich aber wohl unvermeidlich war. Aber Ronald funkte weiter mit Narssassuaq. Hier oben in 14.000 Fuß war es geradezu unwirklich schön: strahlend-blauer Himmel, riesige Gletscher, türkis-grüne Seen auf den Bergen... Da unten lag ein Flugplatz, den wir nicht erreichen konnten, da die Wolken alles einhüllten, und wegen der hohen Berge beiderseits des

Fjords liegen die IFR-Minima hier auch viel höher als anderswo. Ich wußte wohl, daß dieser Fjord für manchen Piloten zur tödlichen Falle geworden war. „Sink' mal“ sagte Ronald, und ich schaute ihn ungläubig an. „Ich glaube, wir können ein Loch finden.“ Das glaubte ich zwar nicht, aber ich sank in großen Kreisen. Es tat mir leid, die kostbare Höhe aufzugeben. Unter uns lag nur blendendweiße Watte. Da rief Ronald: „ein Loch, ich seh' die Bahn“. Unglaublich, aber nun sah ich es auch, ein einziges Loch, gerade so groß, daß die Beschriftung der Bahn sichtbar war! Wie Narssassuaq meldete, war die Sicht unterhalb der Wolken sehr gut. Natürlich machte Ronald mit seiner Ortskenntnis den weiteren Anflug. Wir schossen durch das Loch, er zog die Maschine sofort wieder hoch und brachte sie in einem engen Kreis über dem Wasser zurück zur Bahn. Wir setzten nach 4:15 h auf. Sprachlos stand ich in der frischen klaren Luft neben dem Flugzeug und sah mich um: Das Flugplatzgebäude, eine Halle und da vorne ein Hotel. Das war Narssassuaq! Neben der Bahn das Wasser mit unzähligen Eisbrocken, auch jetzt, mitten im Sommer. 200 Fuß Untergrenze... unglaublich, wie Ronald uns hinuntergebracht hatte. Und das Loch? Ja, da war es, die Sonne schimmerte durch.

Als wir nach einer Stunde wieder starteten, hatten wir bis Kanada noch ca. 1000 Kilometer Wasserstrecke vor uns. Für den ersten Teil der Strecke nach Goose Bay war gutes Streckenwetter vorhergesagt. Vor Kanada lag aber wieder eine Front. In Narssassuaq hatte sich das Wetter deutlich gebessert, aber die Berge waren teilweise noch in Wolken. Der Abflug gestaltete sich problemlos, und nur wenige Minuten später, als ich mich umsah, war nicht mehr zu erkennen, daß hier Men-



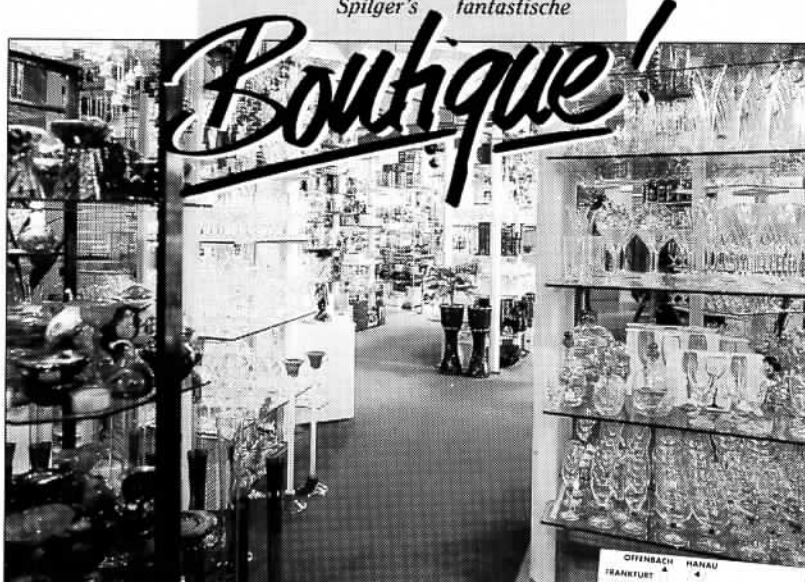
Der Flugplatz von Narssassuaq hat eine Länge von 1800 Metern und wurde von den Amerikanern im zweiten Weltkrieg gebaut. Heute leben hier nur noch ein paar dutzend Menschen. Foto: Susanna Joest.

schen lebten - es gab nur Berge, Gletscher, Schnee, Eis, Wasser. Auch die Westküste Grönlands bot einen großartigen Anblick! Wieder flogen wir im FL 80 und, vor uns lag noch eine Menge Wasser bis Kanada... Unterwegs hörten wir die Lufthansa mit ihren Positionsmeldungen und Estimates an Gander, ebenso die Deutsche Luftwaffe, die hinter uns flog. Ronald rechnete: „Das ist ein Langsamer, der wird nur knapp vor uns in Goose ankommen.“ Die Luftwaffe gab dann aber etwas später auch unsere Positionsmeldungen an Gander durch, da das Kurzwellengerät immer noch streikte. Etwa eine Stunde vor Kanada waren wir wieder in Wolken, zum Glück ohne Eisansatz. Das HSI hatte immer öfter Ausfälle, die Kursrose schwankte ständig hin und her. Dadurch war der Autopilot kaum nutzbar. Es regnete ununterbrochen. Ein zweiter Gyro stand nicht zur Verfügung. Ich 'knüppelte' also wieder von Hand, Ronald kümmerte sich um den Funk. Goose gab die Anweisung zu sinken und kündigte einen GCA-Approach an. Das ist eine gute Übung, und normalerweise hätte ich mich darüber gefreut, aber ohne Gyro bzw. mit einem defekten kann man kaum auf wenige Grad genau steuern. Ronald erklärte dem Controller unser Problem - so erreichten wir schließlich Goose Bay bei den wohl ortsüblich tiefen Untergrenzen nach 4:37 h. Hier standen jede Menge Fighters aus europäischen Nato-Ländern, denn die Piloten müssen in Kanada üben, wie man Europa im Tiefflug verteidigt!

Ich fühlte mich nach fast 9 Stunden harter Fliegerei und zwei ungewöhnlichen Anflügen ziemlich geschlaucht, aber Ronald schien immer noch nahezu taufersch und erzählte dauernd von riesigen Steaks in Bangor. Nach Zoll, Paßkontrolle, Met-Office und Flugplan stärkten wir uns mit einem Sandwich und Kaffee, denn Ronald wollte nicht in Goose Bay bleiben, und die paar Stunden bis in die USA würden wir auch noch schaffen. Natürlich wollte er die Verspätung von Schottland aufholen.

Ideen ganz groß

Wer großartige Kleinigkeiten zum
schönen Wohnen sucht, wer mit Pfiff und
Geschmack schenken will, der kommt in
Spilger's fantastische



Accessoires in Hülle und Fülle, Lampen, Teppiche, Glas und Porzellan, Küchenzubehör und noch viel, viel mehr. Spilger's Boutique steckt voller Ideen, die nicht jeder hat. Schauen Sie mal rein!

Öffnungszeiten:

Mo.- Fr.

9.00 - 18.30 Uhr

Donnerstag

9.00 - 20.30 Uhr

Samstag

8.45 - 14.00 Uhr

Langer Samstag

April-Sept. 8.45-16.00 Uhr

Okt.-März 8.45-18.00 Uhr

ganz groß
im Einrichten!

An der B 469 Schnellstraßen-
Abfahrt Obernburg-Nord

**Wohn-Center
Spilger
Einrichtungshaus
63777 Obernburg
bei Aschaffenburg
Tel.: 0 60 22/50 40**

sich - wohl wegen der ordnungsgemäßen Entsorgung der gefährlichen Apfelbutzen. Wir bekamen einen Zollaufkleber auf das Flugzeug, mußten Immigration passieren, und dann wartete auch schon der Wagen des Hotels (wo man die dicken Steaks bekam). Als wir diese zu uns nahmen, sprang die Küchentür auf, eine rundliche Dame reiferen Alters stürzte auf Ronald wie auf einen verloren geglaubten Sohn: „Ron, you are back - you must be hungry!“ In der Bar aber, wo wir den letzten Schluck zu uns nahmen, hatte offensichtlich zu Ronalds Leidwesen das weibliche Personal gewechselt...

In Bangor war eine Flight Service Station, wo man eine hervorragende Flug- und Wetterberatung bekommt und auch den Flugplan bei demselben Allround-Berater aufgeben kann. Auf dem Vorfeld sprach uns ein amerikanisches Paar an: Sie wollten mit einer PA 18 rund um die Welt, über

die GUS-Staaten. Nachdem ich nun selbst den Atlantik erlebt hatte, beneidete ich sie nicht: bei Gegenwind kamen die beiden leicht auf nur 50 Knoten Grundgeschwindigkeit. Wir starteten nach Charleston, flogen ständig die Ostküste der USA entlang und durften mitten über den John-F.-Kennedy-Flughafen. Dann wurden die Quellen immer massiver und standen als ausgewachsene Cb's vor uns. Wir ließen uns darum öfters Änderungen der Streckenführung geben. Nach 5:45 h erreichten wir Charleston in South Carolina. Die Altstadt von Charleston besitzt übrigens recht nette Lokale und Musikkneipen.

Für den nächsten Tag hatten wir nur noch die kurze Strecke von 2:20 h bis Sarasota in Florida zu fliegen. Mehrmals fragten die Controller unterwegs, was denn die Delta-Registrierung zu bedeuten habe. „We are from Germany“ und dann einmal die Be-



Unberührt liegt die Eiswüste unter uns. Dieser Teil der Erde ist noch so unberührt wie vor tausenden von Jahren. Foto: Susanna Joest

merkung von unten: „oh, my grandmother was from Germany...“

In Gedanken zog ich Bilanz: Dieser Flug ist wirklich ein unvergeßliches Erlebnis geworden! Vor fünf Tagen stand dieses kleine Flugzeug noch in EDFC, hat uns über den Atlantik getragen und wird jetzt hier beheimatet sein. Ronald hat mir unterwegs viel erklärt, und ich konnte daraus lernen. Auch war der tägliche Wechsel von Klima und Natur beeindruckend: Hochsommer in Deutschland, nordisches Klima in Schottland und Island, arktische Vegetation, Eisberge und Gletscher in Grönland und Palmen in Florida! Ich habe auch gesehen: Ferryfliegen ist harte Arbeit und erfordert große Erfahrung und Professionalität, um mit den vorher nicht berechenbaren Problemen fertigzuwerden, die unterwegs auftreten können.

In Sarasota wurde uns buchstäblich ein kleiner roter Teppich ausgerollt. Der Besitzer wartete schon und freute sich auf sein Flugzeug. Ob er ahnte, wie spannend die letzten 32 h in seiner Bonanza waren?

Susanna Joest

Fluglärm-Seminar

Es gibt ganz sympathische Fluglärmgegner. Auf jeden Fall gehören dazu solche, die gegen physikalischen (nicht "psychologischen") Fluglärm sind und etwas dagegen tun! Am 16. April haben sich einige von ihnen auf dem Flugplatz Aschaffenburg versammelt. Jörg Becker hat die Literatur studiert, selbst umfangreiche Messungen und Berechnungen zu diesem Thema angestellt und Konsequenzen daraus gezogen: Wie sieht der Lärm- (oder Geräusch-) Teppich aus, den ein Flugzeug mit sich zieht, wie kann man ihn möglichst klein

machen? Welchen Einfluß haben Drehzahl, Flughöhe, Nachschalldämpfer, neue Propeller? Gleiche Drehzahlen und Propellerdurchmesser ergeben fast einheitliche Lärmwerte, noch genauer: gleiche Propellerspitzengeschwindigkeiten ergeben fast gleichen Lärm. Konsequenz: Mit geringerer Drehzahl fliegen. Geräusche unter 50 dB(A) nimmt man vor den üblichen Umweltgeräuschen praktisch nicht mehr wahr. Daraus kann jeder selbst seine Konsequenzen ziehen.

Der Anbau eines Nachschalldämpfers

nen Elemente der Abgasanlage. Unsere Club-Motorflugzeuge sind alle schon seit langem mit Gomolzing-Nachschalldämpfern ausgerüstet und entsprechen damit sogar dem „erhöhten Lärmschutz“ in der geplanten neuen Landeplatzverordnung. Die Stationierung neuer Flugzeuge auf dem Flugplatz Aschaffenburg setzt entsprechende Maßnahmen voraus. Die Firma Gomolzing zeigte ihr Angebot - der Ausstellungstisch hätte auch von einem Orgelbauer stammen können - und trug mit einem Referat über die Lärmdämpfung durch Nachschalldämpfer, Lärmmessung und zum Thema erhöhter Lärmschutz zum Gelingen der Veranstaltung bei. Die Firma Mühlbauer informierte über Propellerentwicklungen und demonstrierte an der mitgebrachten Robin DR 400 die eindrucksvollen Verbesserungen, die der verstellbare Vierblattpropeller gerade im Schleppbetrieb bringt - (leider zu einem Wahnsinnspreis). Der Vorteil gegenüber dem Festpropeller zeigt sich insbesondere beim schnellen Absteigen, wo er geringe Drehzahlen ermöglicht, ohne den Motor zu sehr abzukühlen.

Von Hause aus ein Leisetreter ist die Katana von HOAC, die von den Besuchern des Seminars am Boden und in der Luft begutachtet werden konnte. Erstmals einem größeren Publikum wurde das Video „Rücksicht nehmen - leise fliegen“ gezeigt, das in Zusammenarbeit von DAeC, AOPA, Luftsportverband Bayern und dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr entwickelt wurde. Es ist bei uns im Verein verfügbar (Anfrage bei M. Amtmann).

Konsequenz aus der Veranstaltung: Seien wir Leiseflieger, keine Leisetreter! ma

Werte der Überflugmessung

	Entfernung zum Flugzeug in Metern							
Drehzahl	300	600	900	1200	1500	1800	2100	2400
2500 U/min	68	62	58	56	54	52	51	50
2400 U/min	65	59	55	53	51	49	48	47
2300 U/min	62	56	52	50	48	46	45	
2200 U/min	59	53	49	47	45			
2100 U/min	56	50	46					
2000 U/min	53	47						

bringt, wie sich in Theorie und Praxis zeigt, ebenfalls viel. Diese Maßnahme zum Umweltschutz ist außerdem zu noch akzeptablen Kosten zu haben - fragen Sie nach bei den Firmen Gomolzig (Tel. 0202/660782, 667319, Fax 649876) und Liese (Tel./Fax 089/6113249)! Hermann Liese hat eine neue Generation von Schalldämpfern entwickelt, die besonders klein und leicht sind und unter der Cowling eingebaut werden können, meist integriert in die vorhande-

Die Recycling-Lüge



Immer mehr Recycling, immer mehr Abfall - GLOBUS geht diesem vermeintlichen Widerspruch nach. Wenn Sie mehr über die GLOBUS-Hefte des BUND erfahren wollen, schicken Sie uns diese Anzeige. Das Heft zum Thema erhalten Sie gegen 5,- DM (als Verrechnungsscheck).

BUND-Umweltzentrum • Rotebühlstr. 86/1 • 7000 Stuttgart 1



Der Flugsportclub Aschaffenburg und die Luftfahrtschau ILA '94 in Berlin

An keinem Tag fehlten sie im Flugprogramm der ILA '94, die Doppeldecker vom Flugplatz in Großostheim: Erich Reichart, Hans Lechner und Stefan Emig zeigten dem internationalen Publikum ihre Bucker 133 Jungmeister, 131 Jungmann und den Focke Wulf FW 44 Stieglitz in präzisen

Motor und Fahrwerk. Inzwischen ist es wieder heil in der Schweiz angekommen. Bei der nächsten ILA im Jahr 1996 werden wohl alle Flugzeuge und Mannschaften wieder mit von der Partie sein!

ma



Die Doppeldecker vom Flugplatz in Großostheim waren kleine Kostbarkeiten auf der Internationalen Luftfahrtausstellung in Berlin. Foto: Mike Amtmann

Formationen. Viele weitere historische Flugzeuge und Eigenbauten aus Deutschland und anderen Ländern hat Erich Reichart als Manager der Oldtimervorfürungen auf der ILA nach Berlin gebracht, darunter Kostbarkeiten wie der Nachbau des Bleriot-Flugzeuges aus dem Jahr 1909 mit einem Umlaufmotor, der Nachbau des Flamingo von Ernst Udet und historische Segelflugzeuge des Segelflugmuseums auf der Wasserkuppe. Sogar unsere gute alte D-ENST war mit von der Partie - hier zählte allerdings weniger der historische Wert, sie diente zur Ausstellung von Mike Amtmanns Handsteuerung. So waren mitsamt den Helfern ständig ein gutes Dutzend Aschaffener auf dem Flughafen Schönefeld präsent - es war ein Vereinsausflug der besonderen Art, der viele Erlebnisse, interessante Begegnungen und schöne Erinnerungen brachte! Pech hatte Werner Amann aus der Schweiz mit seiner herrlichen Klemm 35 auf dem Rückflug: Eine Motorstörung veranlaßte ihn zu einer Sicherheitslandung auf einer Wiese, wo ein heimtückischer Pfosten kurz vor dem Stillstand das Fahrwerk beschädigte. Das Flugzeug war schnell demontiert und nach Aschaffenburg gebracht. In Erichs Halle wartete es auf die Reparatur von

Seltene Vögel in Deutschland wieder heimisch?

Zu einer zumindest in Deutschland gefährdeten Art gehören die Wasserflugzeuge und ihre Piloten. Nachdem zwischen den Weltkriegen Deutschland auf diesem Gebiet weltweit führend war (erinnert sei hier

nur an so klangvolle Namen wie Dornier, Blohm & Voss, Heinkel und Arado) hatte nach dem Krieg nur die Bundesmarine einige Flugboote Grumman Albatros für den Seenotrettungsdienst betrieben. Ganz langsam erholte sich nun die Wasserflugzeugpopulation in den letzten Jahren, sogar auf unserem Flugplatz nistet jetzt so ein seltener Vogel. In der Industrie sind sie so gut wie ausgestorben. Lediglich Dornier hat mit der Seastar, einem Flugboot mit zwei Propellerturbinen, eine Neuentwicklung gewagt. Leider wurde dieses aussichtsreiche Projekt mitsamt den Arbeitsplätzen inzwischen nach Malaysia verlegt.

Hier, wie auch für die private Wasserfliegerei, gibt es in Deutschland zwei Haupthindernisse. Zum einen sind da überforderte Zulassungsbehörden, die aus Mangel an entsprechender Erfahrung völlig falsche Vorstellungen vom Betrieb von Wasserflugzeugen haben und sich daher mit Entscheidungen schwer tun. Dies war im Aerokurier am Beispiel des nahezu endlosen Genehmigungsverfahrens für das Wasserflugzeug im Hamburger Hafen nachzulesen. Zum anderen kommen von meist selbsternannten Umweltschützern die abenteuerlichsten Gegenargumente. Zum Beispiel „zerplatzen die Eier in Vogelnestern beim niedrigen Überfliegen“ derselben, oder das „Fluchtverhalten der Fische ändert sich“, was immer man sich darunter vorstellen soll. So wurde eine einzelne Landung auf dem Müritzersee mit der Begründung abgelehnt, die in der Nähe brütenden seltenen Seeadler würden gestört. Auf den ersten Blick klingt das ganz vernünftig, nur haben genau diese Seeadler an dieser Stelle die letzten vierzig Jahre in der Einfugschneise des russischen Militärflugplatzes Lärz überlebt. Die Gefährdung geht offensichtlich weniger von Flugzeugen, als vielmehr von Menschen aus.

Tatsache und immer wieder z.B. in Kanada zu beobachten ist etwas anderes: Wildtiere, wie Bären, Elche und Wasservögel nehmen keine Notiz von Wasserflugzeugen auch in ihrer unmittelbaren Nähe, solange nur kein Mensch aussteigt.

Der Flugsportclub Aschaffenburg trauert um sein langjähriges Mitglied

Reinhard Jachmann

Mit Reinhard Jachmann haben wir einen guten Freund verloren, der dem Flugsportclub Aschaffenburg und der Fliegerei sehr verbunden war.

Flugsportclub Aschaffenburg-Großostheim e.V.



Das Wasserflugzeug von Hans Ulrich Mahr ist ein echtes Amphibium. Starts und Landungen auf dem Wasser sind ebenso möglich wie auf festem Untergrund.

Wasserflugzeuge und Kanus sind dort die umweltfreundlichsten Transportmittel, beide hinterlassen nicht mehr als ein paar Wellen.

Zurück zu den Aktivitäten in Deutschland. Mitglieder des Deutschen Wasserfliegerverbandes betreiben etwa zehn Wasserflugzeuge. Diese sind mit einer Ausnahme „amphibisch“, d.h. sie können auf Land oder Wasser landen. Interessierte Piloten können die Wasserflugberechtigung beim DWV in Hamburg auf der Elbe mit einer PA 18 erwerben. Der Erhalt der Berechtigung ist nicht an „Mindestwasserflugstunden“ gebunden, sie verfällt also nicht. Jedes Jahr finden mehrere Fliegerlager mit ausgiebigen Trainingsmöglichkeiten in Dänemark oder Schweden statt. Reisen zu internationalen Wasserfliegertreffen oder einfach nur in die Natur werden von Mitgliedern des DWV organisiert. Zu diesen Veranstaltungen sind alle Piloten und Gäste willkommen.

Luftfahrtveranstaltung auf dem Beetzsee in Brandenburg

Am 15.10.94 fanden auf dem Beetzsee Rundflüge mit der DeHavilland Beaver von Hans Ulrich Mahr statt. Bei strahlendem Sonnenschein hatten 50 Flugbegeisterte die Gelegenheit zu Rundflügen der seltenen Art. Operiert wurde vom Bootssteg

des örtlichen Ferienheims aus. Von dort wurden jeweils vier bis fünf Fluggäste übernommen. Nach einer Taxifahrt in freies Gewässer wurde vom See aus gestartet und nach einem Flug von ca. 20 Minuten über die Seenlandschaft Brandenburgs bei schönstem Wetter wieder auf dem Beetzsee gewässert und am Steg angelegt. Die Begeisterung der Teilnehmer war riesig. Besonders der Senior unter den Fluggästen, ein über 90jähriger ehemaliger Pilot, war an diesem Tag 50 Jahre jünger. Schaulustige fanden sich reichlich ein, und die Piloten hatten ununterbrochen Fragen zu beantworten.

Die Veranstaltung verlief ohne besondere Vorkommnisse und fand unter den aufmerksamen Augen des Wasser- und Schiffsamtes sowie der Wasserpolizei statt. Soviel menschliche Aufmerksamkeit ließ allerdings die örtliche Tierwelt kalt. Hunderte von Wildgänsen, die sich offensichtlich zu Reisevorbereitungen in den Süden getroffen hatten, beschlossen, die Veranstaltung schlicht zu ignorieren. Lediglich ein einzelner Schwan kam angeschwommen, um sich die Sache aus der Nähe anzusehen.

Initiator war die Berliner Werbeagentur „feel good and friends“. Deren Mitarbeitern sei ausdrücklich gedankt. Die Schwierigkeiten der behördlichen Vorbereitung sind am besten mit dem an diesem Tag von ihnen oft gehörten Stoßseufzer beschrieben: „Wenn wir das gewußt hätten ...“.

hum

Fliegerfilme gesucht

Zwecks weiteren Ausbaus eines Filmarchivs mit Themen der AL von Schulung bis Unterhaltung suchen wir noch weitere Filme. Es ist daran gedacht, die jetzige Sammlung, die bereits einen ansehnlichen Umfang erreicht hat, in Kopie allen Mitgliedern in Form einer Bibliothek zur Verfügung zu stellen.

Kontakt: K.-H. Becker, 06058/1029

Bitte vormerken:

Traditioneller Skatabend im Clubheim

Am Freitag, 3. Februar 1995, findet wieder der traditionelle Skatabend im Clubheim statt. Es geht um 19:00 Uhr los.

Segelflug:

Theorielehrgang für Streckensegelflug

Ab ca. Mitte Januar 1995 wird von Karl-Heinz Becker ein Theorielehrgang zum Thema „Streckensegelflug“ angeboten.

Der Kurs wird vermutlich 6 Unterrichtsböcke à 3 Stunden umfassen, die jeweils samstags stattfinden werden.

Wer Interesse hat, möchte sich bitte zwecks Anmeldung mit Karl-Heinz unter der Telefonnummer 06058/1029 in Verbindung setzen

Making the dream come true: Für Bernd, Charly, Erich und alle Einzelgänger, verwegenen Burschen mit Kopfhaut, Schutzbrille, Seidenschal und Pelzhandschuhen, denen die Luftfahrt sowohl Luftspektakel als auch echte Pionierleistungen verdankt! Von den Partnerinnen all dieser tollkühnen Flieger, die ebenso unerschrocken ihr Leben meistern, handelt dieser Artikel.

Das Leben mit einem Amateurflugzeugbauer

Es fängt ganz harmlos an:

Als 10 Jahre einer großen Airline angehörige, welterfahrene Flugbegleiterin lerne ich eines Tages einen Privatflieger kennen. In meinem jugendlichen Leichtsinne bin ich natürlich davon überzeugt, daß ich über alles, was mit dem Metier Flugzeuge und Fliegen zu tun hat, sehr sachkundig und informiert bin. Der Wunsch meines Freundes, sich ein eigenes kleines Oldtimer-Flugzeug zu bauen, bringt mich keinesfalls aus der Ruhe, denn Modellflugzeuge hat doch jeder schon einmal gebaut. Und die Bruchstücke eines vergrößerten Maßstabes als Bausatz für das Kind im Manne klingt doch sehr nach einigen wenigen Bastelnachmittagen. Wie gut, daß ich erst hinterher ein Bild über das Ausmaß des Planes gewinnen konnte.

Zunächst einmal sind da die Baupläne, die er sich von der Witwe des ursprünglichen Erbauers für DM 170,- zuschicken läßt. Die Kosten für die Baupläne wiegen mich noch in Sicherheit.

Was sind schon DM 170,- ?! Doch schon die ersten Materialbestellungen haben mich veranlaßt, meinen Kopf mit einem Helm zu schützen, da ich jedesmal an die Decke gehe, wenn ich die Preise vernehme. Doch ich lerne schnell.

Ich eignete mir eine moderne Rechenweise an, um zu präzisen Preis- und Zeitangaben zu kommen. Ich hatte mich nämlich zwischenzeitlich mit den Berichten über sogenannte Amateurflugzeugbauer

beschäftigt und war, nachdem ich einen Nervenzusammenbruch gerade noch verhindern konnte, auf die magische Zahlen 2 und 5 gekommen. Demnach kostet ein Stück Sperrholz (beste Luftfahrtqualität, natürlich mit Prüfstempel) nicht DM 150,- sondern DM 300,-. Und die Ankündigung, im nächsten Frühjahr sei der erste Probeflug, verschiebt sich demnach auf den Eintritt unseres geplanten Nachwuchses in den Kindergarten.

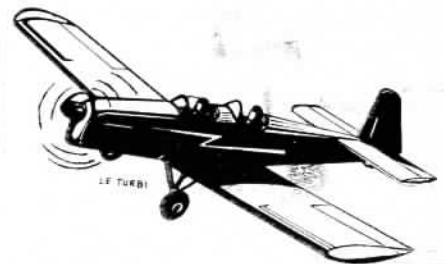
Seit der Einführung meiner eigenen Mathematik bin ich sehr viel ruhiger geworden. Ich bin nun in der Lage, meinem mittlerweile Verlobten die nötige Unterstützung zukommen zu lassen. Das heißt beispielsweise, alle Freunde, Mithelfer und Passanten kulinarisch zu versorgen, wenn sie wieder einmal bewundernd und lobend in der Garage stehen und meinen Flugzeugbauer dadurch ordentlich motivieren. Das ist sehr wichtig für ihn!

Wie oft kommt es vor, daß er den Tränen nahe ist, wenn ihm ein Stück Holz einen Millimeter zu kurz oder eine Bohrung eine Idee zu groß geraten ist. Dann heißt es alles andere liegen lassen und den Flugzeugkonstrukteur liebevoll wieder seelisch aufzurichten. Das gelingt in besonders schweren Momenten der Fehlmessung und deren Folgen, indem ich endlich nachgebe und auf die Reise nach Fidji oder Tonga verzichte, damit wir wieder einmal nach Duxford zum "Classic fighter meeting" oder nach "La Ferte Alais" reisen können. Dort wird er sich unter anderem

mit Piloten treffen, welche das gleiche Flugzeug gebaut haben.

Wie Sie sehen, genießt der Flugzeugbau bei uns äußerste Priorität und nimmt die ganze Aufmerksamkeit des Konstrukteurs ein. Als tolerante Partnerin (einmal muß der Flieger doch fertig werden) halte ich die einzelnen Bauphasen fotografisch fest und lasse gelegentlich auch mich ablichten, damit mein Mann später eine Erinnerung daran hat, wie jung meine Person einmal war.

Nachdem unser Haus mit allen wichtigen elementaren Konstruktionen wie Flugzeugrumpf, Tragfläche, Fahrwerk und Propeller dekoriert ist (wer hat schon einmal ein Candle-light-dinner auf einem Flugzeugrumpf erleben dürfen?) geht es in die Endphase!



Zunächst werden die oben genannten Teile miteinander verbunden (dieser Satz beläuft sich auf ein weiteres Jahr), und nun kommen die Feinheiten. Ein Klacks, denke ich und versuche, das Gespräch auf die dringend notwendig gewordene Wohnzimmercouch zu lenken. Doch bevor ich richtig loslegen kann, kommt mein Mann ins Schwärmen für die wurzelholzfurnierte Instrumententafel mit diesem einzigartigen Drehzahlmesser und dem Kompass und Höhenmesser aus einem Originalflugzeug dieses Typs. Die Frage der Finanzierung erübrigt sich - ich vergesse die neue Couch!

Meine Geduld wird belohnt werden, wenn der Tag des Erstfluges tatsächlich gekommen ist. Vollgetankt wird die Maschine auf dem Taxiway stehen, mit meinem überglücklichen Mann auf dem Pilotensitz, startbereit für die erste Platzrunde. Alle Freunde und Bekannte werden Beifall klatschen und stolz auf ihn und ihren eigenen Anteil am Erfolg dieses Tages sein. Auch mir werden die Tränen in den Augen stehen, allerdings mehr vor Erleichterung darüber, daß nun vielleicht alles vorbei ist und wir zu einem normalen Leben zurückkehren werden ...

Wenn ich ihn jedoch heute in seinen Fachzeitschriften schmökern sehe und ihn begeistert von diesem oder jenem Doppeldecker schwärmen höre, kann ich nicht so recht daran glauben. Die Baupläne eines Doppeldeckers hat er bereits sorgfältig (nur mal zum Kucken !!) in seine Luftfahrtbibliothek einsortiert.

Sie können sicherlich mitfühlen, was auf mich zukommt

Claudia Wahl



Die Frage der Finanzierung erübrigt sich - ich vergesse ganz einfach die neue Couch...
Foto: Claudia Wahl.

Erstflug ist am 15. September ... oder: Was lange währt, wird langsam fertig

Was macht eigentlich Euer Flugzeug? Wie weit seid ihr denn? Wann ist denn der Erstflug?

Solche und ähnliche Fragen werden uns oft gestellt, wenn wir am Flugplatz Aschaffenburg unserer Leidenschaft nachgehen: dem Fliegen. Aus dieser Leidenschaft heraus entstand der Wunsch, ein eigenes Flugzeug zu besitzen. Und da sich ein richtiger Flieger immer für die Pioniertage der Luftfahrt interessiert, lag nichts näher als einen Oldtimer entstehen zu lassen, zumal sich bei uns am Platz so wohlbekannte Oldies wie Bucker Bü 133 „Jungmann“, Bucker Bü 131 „Jungmeister“ und Focke-Wulf Fw 44 „Stieglitz“ tummeln. Wir wollten unser Vorhaben aber doch etwas bescheidener angehen lassen. Im Sommer 1988 fiel dann unsere Entscheidung zugunsten der tandem-sitzigen „TURBI D5“ des französischen Flugzeugkonstruktors Roger Druine. Er war einer der vielen französischen Konstrukteure vor und nach dem Zweiten Weltkrieg, welcher gleichzeitig mit Joly/Delemonet (Jodel) und Piel eine aktive und beeinflussende Rolle im französischen und weltweiten Amateurflugzeugbau spielte. Roger Druine bildete mit der „TURBULENT D3“ und „TURBI D5“ ein Rückgrat für die sich in England und Frankreich langsam entwickelnde Amateurflugzeugbaubewegung der 50er und 60er Jahre. Wäre er nicht im tragischen jungen Alter von 37 Jahren 1958 gestorben, hätten seine Entwicklungen ohne Frage eine große Konkurrenz zu Jodel und Piel gebildet. Erich Reichart baute 1988

schon an seiner einsitzigen, leider zu Bruch gegangenen, „TURBULENT D3“ und gab uns letztendlich die Anregung zur „TURBI D5“. So konnte er uns bei den elementaren Grundlagen des Baues her-

vorragend beraten und unterstützen. Über Charlys Verbindungen nach Frankreich konnten wir mit Mme Druine in Kontakt treten und einen alten Zeichnungssatz erwerben. Gleichzeitig dazu erhielten wir die Nachbaulizenz No.85. Kein einziges Bauteil konnte fertig bezogen werden! Jeder Beschlag, jeder Hebel, das Fahrwerk mit Stoßdämpfern, Bolzen und Schrauben



Hier ist gut zu erkennen, wie die Tragflächen aussehen. Die meiste Arbeit an diesem Teil haben unsere Flugzeugbauer schon hinter sich. Foto: Bernd Kleitz

Type:
TURBI-D5

Konstrukteur:
Roger Druine

Hersteller:
Kleitz & Maletschek

Bauweise:
Holz

Triebwerk:
ROTAX 912 - 80 PS

Besatzung:
1 + 1

Länge:
6,80 m

Spannweite:
8,70 m

Höhe:
2,30 m

Flügelfläche:
12,9 qm

Rüstgewicht:
315 kg

Fluggewicht:
520 kg

Höchstgeschwindigkeit:
240 km/h

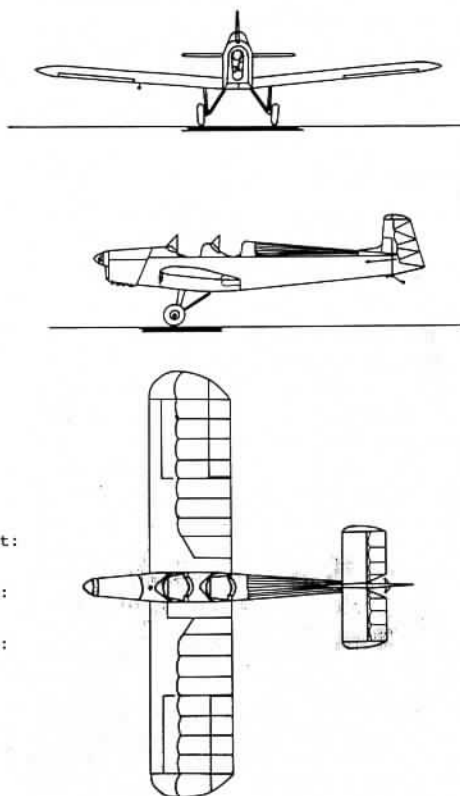
Reisegeschwindigkeit:
150 km/h

Steiggeschwindigkeit:
90 km/h

Dienstgipfelhöhe:
3500 m

Reichweite:
750 km

Baujahr/Erstflug:
15. September



usw. mußten wir - ohne entsprechende Bauanleitung - selber anfertigen.

Doch den Stolz, daß es in Deutschland noch keine einzige zugelassene „TURBI D5“ gibt, weltweit gar nur noch etwa 8 Maschinen existieren, konnte uns keiner nehmen! Oft kamen wir uns wie bei einem Puzzelspiel vor, denn die Zeichnungen waren in vielen Details unvollständig oder gar fehlerhaft. Unser Ehrgeiz wurde aber noch dadurch gesteigert, daß die Baupläne in französischer Sprache beschriftet waren und wir so ganz nebenbei „Penser en Français!“ lernten. Et voilà: Seit nunmehr fast 6 Jahren verbringen wir unsere Freizeit in Charlys speziell hierfür umgebauter Garage oder in der Keller-Werkstatt (früher Partyraum). Es wird gemessen, gesägt, gebohrt, ausgerichtet, gehobelt, geleimt und geschliffen. Geflucht wird auch mal, doch immer wenn Probleme auftreten, können wir uns jederzeit Rat und Hilfe holen. Sei es bei Erich Reichart oder Jochen Och, welche sich mit den Verfahren im Holzflugzeugbau hervorragend auskennen, oder bei unserem befreundeten Schreinermeister Herbert Ammerschläger, der uns in allen Dingen des Schreinerhandwerks unterstützt. Noch nie hat uns jemand im Stich gelassen, wenn wir mit unserem Latein - pardon „Français“ - am Ende waren. Es findet sich immer ein hel-

ler Kopf, wie beispielsweise Norbert Klauwunn (er ist Konstrukteur bei Dornier), der die Tragflügelberechnung vorgenommen und festgestellt hat, daß der Hauptholm verstärkt werden mußte. Dadurch können wir uns vermutlich die aufwendigen Belastungsversuche, welche normalerweise zum Zulassungsverfahren gehören, ersparen. Und schon sind wir beim Schreibrat eines Amateurflugzeugbauers. Das Zulassungsverfahren für unser Einzelstück nach §41(4) LuftGerPo beinhaltet u.a. drei Gutachten, die von Sachverständigen der Oskar-Ursinus-Vereinigung (OUV) für das Luftfahrtbundesamt (LBA) ausgearbeitet wurden. Das 1. Gutachten (Grundsätzliche Beurteilung des Bauvorhabens und der Erbauer) erhielten wir am 12.08.91, das 2. Gutachten (Beurteilung der Bauausführung) ist derzeit in Arbeit, das 3. Gutachten erfolgt nach der Flugerprobung. Für die Vormerkung unserer Kennung D-ERBC bezahlen wir schon seit drei Jahren regelmäßig an das LBA, damit die geistigen Väter dieses Projektes Erich, Bernd, und Charly verewigt bleiben. In regelmäßigen Abständen kommen unsere Prüfer H. Chaloupeck, Jochen Och, Dieter Thomas (Chef-Testpilot bei Dornier) und unser Gutachter H. Bartsch von der OUV, um unsere Arbeit zu begutachten. Nachdem nun unwiderruflich sichtbar ist, was da in der Garage entsteht, haben wir uns zu diesem Lagebericht entschlossen und diesen mit einigen aktuellen Fotos versehen. Doch wie schon so oft bemerkt, dauern die vielen Einzelheiten (Seilzüge, Umlenkrollen und andere Bauteile) länger als wir voraussagen können ... Bis zum Erstflug am 15. September... können uns interessierte Flieger gerne einmal in unserer Werkstatt besuchen und sich vom Stand unserer Arbeit vor Ort informieren. Wir sind sicherlich immer anwesend.

Last but not least - wären doch noch unsere Mädels zu erwähnen. Gerade haben wir wieder einen Zeitungsartikel von Fliegerfrau zu Fliegerfrau gelesen, in dem ein Motivations- und Durchhaltetraining beschrieben wurde. Doch derartige „Therapien“ haben unsere beiden Frauen zum Glück nicht nötig. Charlys Frau Angelika ist von Anfang an unermüdet mit von der Partie. Sämtliche Zimmer ihres Hauses konnten wir in Beschlag nehmen - einzig beim ehelichen Schlafzimmer legte sie ihr Veto ein. Claudia stieg mit einem bewunderndem „ich fass es nicht“ mitten in unserer Bauzeit ein und hatte keinerlei Anpassungsschwierigkeiten mit der ungewöhnlichen und zeit-aufwendigen Freizeitbeschäftigung ihres Bernds. Unsere „Beiden Lieben“ stehen unserer „Großen Liebe“ sehr tolerant gegenüber - was wollen wir noch mehr? Vielen herzlichen Dank Euch allen, die Ihr uns bisher beim Bau unserer „TURBI D5“ geholfen habt - nur weiter so...

Charly Maletschek, Bernd Kleitz

Werkstattleiterlehrgang 'Faserverbundbauweise' auf dem Flugplatz Großostheim

Bisher machten manches wir verkehrt,
doch nun hat Jochen uns gelehrt,
wie man das wieder richtig macht,
was so beim Fliegen alles kracht

Mit Glas, Harz, Härter umzugehen,
deutlich ist dies hier zu sehen.

Die Arbeit wird jedoch nur taugen,
wenn wir statt blasen besser saugen.
Richtig mischen, damit's nicht ewig klebt,
richtig wachsen, damit es aus der Form sich hebt.

Kaum ist ein Probestück geschafft,
da haut der Jochen mit viel Kraft
und einem alten Werkstatthammer
ein Loch in eine Flügelkammer.

Mit Theorie geht's auch noch weiter
ein wahrlich langer Weg zum Werkstattleiter,
am Schluß ein handgeschrieb'ner Test,
der uns dann nochmal zittern läßt.

Gelacht, mit Spaß gelernt in beiden Wochen,
vielen Dank dem Lehrer Jochen.

Erich Reichart

Aus der Segel- und

In der Flugsaison 1994 schlossen wieder erfreulich viele Flugschüler ihre Ausbildung ab: Fünf PPL-B's, drei -C's wurden komplettiert, fünf Theorieprüfungen wurden darüberhinaus bestanden, und fünf neue Schüler/innen begannen ihre Ausbildung. Der Erfolg ist ebenso wie der reibungslose und unfallfreie Ablauf des Jahres vor allem den engagierten Fluglehrern zu verdanken, die viele Wochenenden für ihre Schüler geopfert haben. Seit dem 22. Oktober läuft wieder ein Theorielehrgang, Ziel ist der Abschluß mit der Theorieprüfung beim Luftamt in Nürnberg Ende Februar.

Zwei neue Vorschriften sind zu beachten: PPL-C-Schüler und auch fertige Segelflugschüler, soweit sie nicht in Lufträumen der Klasse C (etwa: frühere CVFR-Gebie-

te) und D (in Deutschland: nur Kontrollzonen) fliegen wollen, brauchen kein Flugfunkzeugnis mehr. (Gleiches gilt nebenbei auch für unsere Heißluft-Kollegen und UL-Piloten.) Trotzdem wird der Erwerb eines BZF allen empfohlen, denn mit der Ausbildung kann schon viel Erfahrung im Sprechverkehr gesammelt werden, und der Schüler lernt, auch die übrigen Flieger im Funk zu verstehen, mit denen er ja die Frequenzen teilen muß. Unser verdienter Funklehrer Erwin Guggenberger wird also weiterhin gefragt sein! Auch die Rückholer oder "Erdferkel" im Auto können ohne dieses Papier quatschen. Eine entsprechende Einweisung wird allerdings vorausgesetzt. Überlandalleinflüge dürfen von PPL-B und -C-Schülern nach einem Erlaß des Bundesministers für Verkehr nur noch nach bestandener Theorieprüfung durchgeführt werden.
kga/ma