



September - November 2012

Fliegerclub Nürnberg e.V.

Jahrgang 44
Heft 466

Fliegernachrichten

Termine Informationen Berichte



Fliegerclub Nürnberg e.V.

Geburtstage von September 2012 – November 2012

September 2012

1.	Helga Träg	2
3.	Anton Ramler	1
4.	Alexander Depold	2
4.	Angelika Hansen-Pelzer	1
4.	Gregor von Kobyletzki	3
5.	Dr. Jörg Kerzdörfer	1,2
8.	Uwe Steinbach	3
9.	Daniel Trübenbach	3
9.	Jörg-Dietrich Weichardt	5
12.	Josef Bubmann	2
13.	Tim Niklas Bieberich	5
14.	Oliver Grunwald	1
15.	Christian Eberlein	1
15.	Timo Gausling	1
15.	Manfred Köhler	3
17.	Dr. Otto Renner	2
17.	Peter Schlinkert	4
19.	Georg Hanika	2
20.	Karl-Heinz Kühnlein	1
21.	Peter Eskofier	1,3
22.	Christian Schmied	1
22.	Jan van Uem	1
23.	Robert Hartl	3
23.	Andreas Henschel	1
23.	Wolfgang Rager	3
24.	Manfred Kauer	3
24.	Thomas Samson	2
25.	Matthias Anton	2
25.	Mona Bieberich	5
27.	Reiner Scheler	1,2,3
28.	Herbert Seibold	3
29.	Ralf Fischer	1
29.	Josef Malter	1
30.	Martin Buhl	3
30.	Andreas Kette	3

Oktober 2012

1.	Hedwig Stör	5
1.	Anne Vogt	2
1.	Dr. Stefan Völkel	2
3.	Dr. Heinrich R. Richter	1
3.	Michael Winterstein	3
5.	Anja Paschke	2
6.	Gerhard Scherf	1

Oktober 2012

6.	Eleftherios Voulgarakis	3
7.	Kathrin Sembritzki	2
10.	Bernd Rautenstrauß	3
13.	Dr. Claus D. Weichlein	1
15.	Heinz Schmidt	1
18.	Harald Hungerecker	1
19.	Tobias Schwiering	2
21.	Heinrich Blöching	2
21.	Michael Novosad	1
22.	Franjo Ivanic	2
22.	Tim Krikava	2
23.	Thomas Horz	2
26.	Paul Drieduite	1
30.	Brunhild Eitner	5
31.	Dieter Nurtsch	3

November 2012

3.	Klaus Michael Bischoff	4
3.	Karl Heinz Kempe	2
4.	Simon Rautenstrauß	3
6.	Michael Baranowski	3
8.	Peter Hofmann	2
8.	Klaus Müller	3
8.	Achim Zeller	3
10.	Stefan Lauer	1
10.	Erik Ritter	1
10.	Hubert Seidl	2
12.	Klemens Beetz	1
14.	Markus Seydaack	1
16.	Thomas Dorn	2
16.	Scott W. Fountain	2
18.	Siegfried Voss	5
20.	Heinz Vormbaum	5
21.	Dr. Otto Bader	1
21.	Wolfgang Meyer	2
22.	Thomas Stöcklein	3
23.	Ralph Dietrich	3
23.	Bernd Stork	1
24.	Dieter Schötz	3
27.	Simon Krikava	2
29.	Claus Schötz	3
30.	Bernhard Essigkrug	3

Gruppe:

1=Motorflug 2=Segelflug 3=Modellflug 4= Fallschirm 5= Hauptverein

Besondere Geburtstage von September bis November

9. September 2012	Zum 70. Geburtstag gratulieren Vorstand und Mitglieder, wir wünschen Jörg-Dietrich Weichardt alles Gute, viel Glück und weiterhin beständige, gute Gesundheit im neuen Lebensjahr.
17. September 2012	Zum 60. Geburtstag gratulieren Vorstand und Mitglieder Peter Schlinkert, wir wünschen weiterhin Gesundheit und viel Glück im neuen Lebensjahr!
22. September 2012	Einen herzlichen Glückwunsch zum 60. Geburtstag an Jan von Uem, die Mitglieder des FCN wünschen für's neue Lebensjahr beständige, beste Gesundheit und viel Glück!
23. September 2012	Zum ebenfalls 60. Geburtstag beglückwünschen wir herzlich Robert Hartl. Vorstandschaft und Mitglieder wünschen Gesundheit und viel Glück im neuen Lebensjahr!
29. September 2012	Herzlich gratulieren wir Josef Malter zum 60. Geburtstag! Wir wünschen für's neue Lebensjahr alles Gute und beste Gesundheit!
1. Oktober 2012	Zum 90. Geburtstag beglückwünschen Vorstandschaft und Mitglieder besonders herzlich Hedwig Stör. Alles Gute, viel Glück und beste Gesundheit im neuen Lebensjahr!
18. Oktober 2012	Zum 50. Geburtstag und damit zum „halben Jahrhundert“ gratulieren Vorstandschaft und Mitglieder Harald Hungerecker. Wir wünschen für's neue Lebensjahr beständige, beste Gesundheit und viel Glück!
22. Oktober 2012	Vorstandschaft, Referenten und Mitglieder beglückwünschen Franjo Ivanic auf's Herzlichste zu dessen 70. Geburtstag. Unseren gemeinsamen Glückwunsch, alles Gute und beste Gesundheit für's neue Lebensjahr!
21. November 2012	Zu einem weiteren 60. Geburtstag gratulieren Vorstandschaft und Mitglieder Wolfgang Meyer von den Segelfliegern. Alles Gute, viel Glück und weiterhin beste Gesundheit im neuen Lebensjahr!
22. November 2012	Ebenfalls zum 60. Geburtstag gratulieren Vorstand und Mitglieder Modellflieger Thomas Stöcklein von der Modellfluggruppe, wir wünschen weiterhin Gesundheit und viel Glück im neuen Lebensjahr!
30. November 2012	Zu seinem 50. Geburtstag beglückwünschen wir herzlich Bernhard Essigkrug, ebenfalls Mitglied der Modellfluggruppe. Vorstandschaft und Mitglieder wünschen alles Gute, Gesundheit und viel Glück im neuen Lebensjahr!



Hochzeit Kathrin, Vereinsausschuss, D- KFCN und Herzogenaurach

Das Jahr 2012 ist zum überwiegenden Teil bereits Vergangenheit und ich hoffe, dass alle Fliegerkameraden die die Flugsaison nutzen konnten und uns noch ein schöner Herbst bevorsteht.

An der Hochzeit unserer Mitgliederverwalterin Kathrin konnten wir mit einem Verbandsflug über dem Ort der Trauung in Burgfarrnbach teilhaben. An der Ehrenstaffel beteiligten sich mit der Pa 18 (D-EBAW) Werner Kraus (Pilot), Bernhard Möhlig (Copilot und Fotograf) , der DR 400 (D-EFBK) Herbert Kenner (Pilot) , Karl-Heinz Kempe (Copilot und Fotograf), dem UL (D-MDGG) Wolfgang Buhrow (Pilot), Markus Rödel (Copilot und "drittes Auge" - die GG ist innen geflogen) und Dr. Frank Anton mit seiner Maschine.

Der Schriftführer überbrachte dem frisch vermählten Paar die Glückwünsche des Fliegerclub Nürnberg am Ort der Feierlichkeiten, dem Gasthaus „Peppers“ in Veitsbronn.

Wir wünschen Dir, liebe Kathrin und Deinem Florian alles Gute auf Eurem gemeinsamen Lebensweg. Danke für Deine stille und effektive Arbeit in der Mitgliederverwaltung. Für den Vorstand ist es beruhigend diese Grundlage in zuverlässigen Händen zu wissen.



Kathrin mit Florian Sembritzki



Ehrenformation am Himmel über Burgfarrnbach

Das führt mich zu einem Thema in unserem Verein. In der Jahreshauptversammlung sprach Stefan Völkel die Suche nach Nachfolgern in der Vereinsführung an. Bitte überlegt und spricht in den Gruppen Mitglieder an, die Ihr für geeignet haltet, euch selber natürlich eingeschlossen. Es ist für unsern Verein förderlich, wenn gerade die Führung aktiv im Berufsleben steht und neue Fähigkeiten einbringen kann. Andererseits bringt der ehrenamtliche Einsatz für gemeinsame Ziele auch Erfahrungen, die man im Berufsleben nicht erhält. Die Vorstandschaft steht für Informationen gern zur Verfügung.

Der in der JHV ergänzte Vereinsausschuss wählte Robert Wolfrum zu seinem neuen Leiter. Die Vorstandschaft gratuliert Robert zu dieser Aufgabe und wünscht dem Vereinsausschuss weiterhin Erfolg.



Fliegerclub Nürnberg e.V.

Den Berichten der Gruppenleitungen möchte ich nicht vorgreifen aber dennoch eines erwähnen. Das lange ersehnte Segelflugzeug mit Flautenschieber ist Ende Juli auf dem Hetzles eingetroffen und wurde, begünstigt durch das gute Wetter während des Fluglagers, sehr fleißig geflogen. Der Discus CT ist mit der Kennung D – KFCN unterwegs.

Am Flugplatz Herzogenaurach treten erneut Unstimmigkeiten zwischen der Geschäftsführung und dem dort ansässigen LTB Malter zu Tage nachdem Herr Malter aus gesundheitlichen Gründen den Hallendienst für Halle 1 nicht mehr leisten kann. Wir sind mit unserer neuen Halle nicht direkt betroffen. Als Gesellschafter der GmbH sind mögliche Auswirkungen auf die fragile Finanzlage der GmbH zu berücksichtigen.

Karl Heinz Kempe
2. Vorsitzender

Die nächsten Vorstandssitzungen

Die nächsten Vorstandssitzungen finden jeweils am Dienstag, den 25. September, am 30. Oktober und am 27. November 2012 wie üblich ab 19:30 Uhr in der Geschäftsstelle statt. Eingeladen sind wie immer alle Vorstandsmitglieder und Referenten.

Termine ... Termine ... Termine ... Bis November 2012 im Überblick

Herbstversammlung der
Segelfluggruppe

Freitag, den 16. November
um 19.00 Uhr

Fliegerklausur auf dem
Hetzles

Neue Mitglieder

Die Aufnahme in die **Modellfluggruppe** hat beantragt:

Norbert Maurer

91077 Neunkirchen am Brand, Goldwitzerstr. 12

Ihre Aufnahme in die **Motorfluggruppe** haben beantragt:

Ralf Fischer

90419 Nürnberg, Steinstr. 28

Gertraud Fischer

91077 Ermreuth, Lottener Weg 1a

Erik Ritter

90431 Nürnberg, Sankt-Gallen-Ring 173



Michael Novosad Impressionen vom Ballonfahren in Kapadokien

Michael Novosad schickte von seinem derzeitigen Aufenthalt in Griechenland kürzlich eine Mail mit einigen Anmerkungen und zahlreichen Fotos im Anhang, die sich allerdings aufgrund des Umfangs nicht zum vollständigen Abdruck in den FCN Fliegernachrichten eignen. Nachfolgend deshalb nur eine bebilderte Kurzfassung dieser „Ballonfahrer Events“.

In dieses Städtchen, Avanos 12 Tsd. Einwohner bin ich eingezogen.



Erstmal eine kleine Wohnung in diesem alten griechischen Haus gemietet.



Im Hof kann man auch schon mal ein Gläschen trinken



Hier habe ich auch interessante Nachbarn. Eine Nachbarin reinigt die Wolle aus der Matratze: Einfach nur „ordentlich draufhauen“.





Motorfluggruppe

Auf dem Startplatz geht es zu wie auf einem Busbahnhof, 200-500 Passagiere jeden Morgen.



Um dann zu starten...



... und den Sonnenaufgang genießen



So kann es dann in der Luft aussehen



Bei der Landung hilft die Mannschaft und packt das ganze Zeug zusammen:



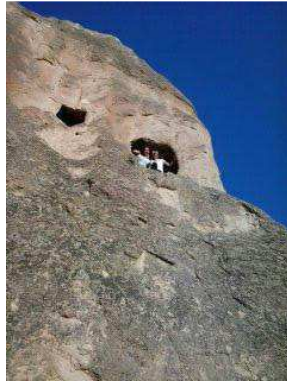
Um uns in der Freizeit zu beschäftigen unternimmt der "Club für die Wohlfahrt der ausländischen Piloten" (ja, wir nennen uns so, fast auf englisch) teilweise abenteuerliche Wanderungen in der wunderschönen Landschaft!



Motorfluggruppe



Mit Hilfe von Suraya (links, angehende türkische Pilotin) entdecken wir hetitische (?) Festungen, klettern im Felsen einen 10 Meter hohen Kamin hoch, um uns oben vor dem „bösen Feind“ zu verbarrikadieren.



Diesen Stein, so etwa 2 Tonnen schwer, rollt man vor die Tür, da kommt dann keiner mehr rein. Und man freut sich, dass man das Ganze überlebt hat..



**Viele Grüße aus KAPADOKIEN
von Michael Novosad**

Fliegerputzen in Herzogenaurach

Beim diesjährigen Fliegerputzen halfen am 14 Juli bemerkenswert viele unserer Mitglieder mit, als anders als in den Jahren zuvor diesmal gleichzeitig alle 4 Vereinsflugzeuge „in einem Abwasch“ herangenommen wurden.

Sowohl im Reservierungssystem „RESI“ als auch über die letzten Fliegernachrichten hatte Andreas Prokein dazu aufgerufen und um freiwillige Helfer geworben. Offensichtlich sehr erfolgreich: Zeitweilig waren bis zu 21 Helfer (einschließlich mitgebrachter, emsig mitwirkender „Kids“) damit beschäftigt, die Flieger bei durchwachsenem Wetter anfangs noch vor der Halle, später - nach zum Teil heftigen Regengüssen – sich im Halleninneren an der dort fortgesetzten „koordinierten Befreiungsaktion oberflächlich angesammelter Anhaftungen“ zu beteiligen.



Motorfluggruppe



Mit Unterstützung eines mitgebrachten Kärcher-Hochdruckreinigers, dem ausreichend zur Verfügung gestellten Putzzeug und einem die abschließende Oberflächenversiegelung sehr erleichternde, mit nur minimalem Kraftaufwand einsetzbaren Politurmittels, das Andreas extra aus seinem Autohaus mitgebracht hatte, gelang es den engagierten Putzkräften, die vier Vereinsmaschinen binnen etwa 4 bis 5 Stunden (manche hatten nicht soviel Zeit an diesem Samstag), wieder in einen ansehnlichen Zustand zu verwandeln!



Die Reinigungsaktion konzentrierte sich - wie man sieht - nicht nur auf „Oberflächlichkeiten“



Nachdem es diesen zwei „Kids“ dann am Ende wohl doch etwas zu langweilig wurde (wer hat schon große Lust und besitzt dazu auch noch die nötige Ausdauer, Stunde für Stunde nur an Fliegern herumzuputzen, die man sowieso noch nicht fliegen darf?) wandten sie sich stattdessen mit der selbem zuvor gezeigten Intensität ihren mitgebrachten *Malbüchern* zu....

Insgesamt war die diesjährige Putzaktion wieder nützlich, denn jetzt sehen unsere Vereinsflieger wieder so schön sauber und anständig aus, dass wir sie bedenkenlos unseren Pilotenschülern zur Flugausbildung überlassen können...

Ulrich Ohle
Schriftführer FCN



Einladung zur Spartenversammlung

Am **Freitag, den 16. November 2012 um 19.00 Uhr** findet die Herbstversammlung der Segelfluggruppe statt. Hierzu laden wir alle Mitglieder ganz herzlich ein!

Wir treffen uns wieder in unserer **Fliegerklausen auf dem Hetzles**. Für das leibliche Wohl wird in bewährter Weise gesorgt.

Tagesordnung

1. Bericht der Gruppenleitung
2. Bericht des Gruppenkassiers
3. Bericht der Kantinenleitung
4. Bericht des Ausbildungsleiters
5. Bericht des Werkstattleiters
6. Bericht der Jugendleitung
7. Termine 2012 / 2013
8. Weitere Umgestaltung des Flugzeugparks
- Diskussion und Abstimmung
9. Verschiedenes

Zum Punkt 9 Verschiedenes erbitten wir Beiträge in schriftlicher Form bis spätestens 9. November 2010 (eingehend) an die Geschäftsstelle oder an die Gruppenleitung (auch per eMail möglich).

Die Gruppenleitung

**Werben Sie Mitglieder
für den
Fliegerclub Nürnberg e.V.!**



Einteilungsliste für den Clubheimdienst am Hetzles für die Monate September bis Oktober 2012

01.09.	Amberger	Thomas	09192-4785	29.09.	Riedhammer	Korbinian	0179/ 7572079
02.09.	Kraus	Siegfried	09131/ 502653	30.09.	Teichmann	Werner	0911/607042
08.09.	Dourin	Thierry	09192/ 998503	03.10.	Zimmermann	Andreas	0911/265911
09.09.	Kenner	Herbert	0911/ 794646	06.10.	Spannagel	Rainer	09126/ 4285
15.09.	Türk	Egbert	0911 / 7906638	07.10.	Werthner	E. G.	0911/ 357766
16.09.	Behr	Horst	09192/ 998618	13.10.	Gruchatka	Herbert	0174/ 2102816
22.09.	Ivanic	Tim	09131/ 430191	14.10.	Ideler	Mareike	0160/ 99491899
23.09.	Strobel	Leon	0911/ 6327986	20.10.	Hanika	Thomas	09135/ 725126

Bei Verhinderung bitte selbst eine Vertretung organisieren !

Änderungen bei hier angegebenen Rufnummern nimmt R. Kühn entgegen.
Tel. 0911/8149715

Info zu einem Beitrag im Erlanger „Flugblatt“

Seit einigen Jahren betreiben wir in Haltergemeinschaft mit der FVE den Motorsegler D-KIAC, den Nachfolger der verunfallten D-KNAJ. Im vergangenen Jahr hatten wir etliche Probleme mit dem Flugzeug. Durch den vorbildlichen Einsatz von Klaus Loy und anderen Helfern war es möglich, dass uns die AC verhältnismässig schnell wieder zur Verfügung stand und die Kosten nicht aus dem Ruder liefen.

Klaus hat seine Erfahrungen in einem Artikel im Erlanger „Flugblatt“ Ende 2011 zusammengefasst. Wir wollen sie auch Euch nicht vorenthalten. Hier sein Bericht in gekürzter Fassung:

Die lange Geschichte des Mose AC

Leider hatten wir heuer nicht die totale Freude mit unserem Mose (AC).

Erst ständig die Probleme mit dem Verstellpropeller, der sich zwischendurch nicht mehr in der Drehzahl regeln liess. Dann die unnötige Sache mit dem Tank. Es wurde nach Verlust des Tankdeckels auf einem anderen Flugplatz einfach ein normaler Tankdeckel montiert. Leider war dieser Deckel ohne Belüftungsbohrung. Der Tank hat sich deformiert, der Verbindungsschlauch zwischen Einfüllstutzen und Tank hat sich dabei gelöst. Markus Rödel staunte nicht schlecht als er zum Tanken an der Zapfstelle war, wie viel Benzin denn nun in die AC passt, bis Linda gesehen hat das der Sprit wieder aus dem Rumpf läuft. Wir können von Glück reden, dass sich nur der Benzintank verformt hat und es nicht zu größeren Schäden kam. Der Unterdruck im Tank war so groß, dass es auch zu einem Motorstillstand kommen hätte können. Nun Wolfgang hat sich der Sache angenommen und wir konnten dann auch bald wieder fliegen.

Dann einige Tage später, der Motor stirbt beim Durchstarten einfach ab und springt auch nicht mehr an. Ich konnte es nicht glauben und habe es selbst probiert und siehe da, die haben recht. Also, nicht GG mit Peter fliegen sondern schrauben. Leider an diesem Tag



Segelfluggruppe

ohne Erfolg. Am Abend habe ich dann einen Piloten (Michael Kunz) angerufen um ein positives Feedback zu erhalten aber denkste. Der Motor ist wieder ausgegangen. Nach Rücksprache mit der Firma Sauer und Hilfe von Rudi Dittrich dann am darauf folgenden Freitag Vergaser einstellen und unendliche Male ausprobieren. Endlich am Nachmittag dann der gewünschte Erfolg.

Aber die Freude währte nicht lange. Eine Meldung am Montag von Ernst Rouschal an mich: der Prop lässt sich nicht mehr verstellen! Ernst hat mir dann noch einige Informationen geliefert, ist extra auf den Platz gefahren um mir die Infos zu beschaffen. Ich, muss ja leider unter der Woche arbeiten (wird sich hoffentlich auch mal ändern).

Nach vielen Telefonaten mit MT in Straubing, dann die Info ich soll doch bitte mit der AC am Freitag nach Straubing fliegen. Bin aber dann nochmals selbst am Abend am Hetzles um mir den Prob anzuschauen. Erst habe ich es gar nicht gesehen aber dann dachte ich, eine seltsame Drahtsicherung am Verstellmotor. Vier von acht Schrauben die den Verstellmotor halten sind abgerissen. Nur gut das ich nicht einfach geflogen bin. Mit Außenlandungen bin ich noch nicht so vertraut.

Nun folgten viele Telefonate und Gespräche. Auch hatten wir nur noch 36 Stunden auf dem Motor. Und wir sind die einzigen mit einem Sauer-Motor mit Doppelvergaser und Verstellpropeller. Klaus Raeder hat sich mächtig ins Zeug gelegt und alles organisiert. Danke dir Klaus!

Eine kleine Gruppe hat sich dann am Samstag den 26.11.2011 am Hetzles getroffen um im Nebel die AC abzurüsten. Der Barny hat vom Lupo den Hänger organisiert und wir haben den Rumpf zu mir in die Werkstatt nach Heroldsberg gebracht. Leider war der Hänger etwas zu unhandlich für meine Einfahrt. Die Autofahrer in Heroldsberg haben sich tierisch gefreut, da wir den Mose auf der Straße abladen mussten. So habe ich den Martin Vogel noch nicht erlebt. Ich dachte jetzt gibt es Hiebe. Aber da hatte Heroldsberg doch mal wieder etwas zu reden. Jetzt hat er schon ein Flugzeug im Garten. Naja, als alle wieder weg waren und AC sich endlich bei mir in der Werkstatt die Füße wärmen konnte habe ich dann den Motor ausgebaut. War sehr interessant, einen Flugzeugmotor habe ich noch nie ausgebaut.



Der Mose in meiner Werkstatt

Der neue Motor, ein Sauer Motor der neueren Generation nur noch ein Vergaser, wird diese Woche dann zu mir geliefert und ich hoffe das der Klaus und Barny den Rumpf am



Segelfluggruppe

Sa. 09.12. wieder zu mir bringen kann. Dann wird der neue Motor wieder eingebaut und hoffentlich ohne große Änderungen.

Ich mache drei Kreuze wenn die AC wieder in der Luft ist!

Es kam viel schlimmer als befürchtet... oder: was alles auf einen zukommt, wenn man „nur“ den Antrieb eines Motorseglers umbauen will...

Am Freitag 09.Dez.2011 kam endlich der Motor von Sauer. Aber die Freude währte nicht lange: es passte einfach nichts mehr! Veränderungsarbeiten..., so viel Umbau...!

Dann der zweite Schock am Samstag, unser Mose sah übel aus. Am Fahrwerk war geschweißt worden, die Bespannung war dazu natürlich aufgeschnitten worden. Im Bereich der Schweißarbeiten des Motorträgers waren nun sehr viele verbrannte Stellen und abgeplatzt Material. Auch das Brandschott war demontiert.

Die fleißige Helfermannschaft brachte den Mose in meine Werkstatt, wir mussten dazu eine Seite des Fahrwerks demontieren, um ihn hinein zu bekommen.

Dann bauten wir den neuen Motor kurz ein, um das Maß für den Zwischenflansch des Starrpropellers bestimmen zu können. Danach setzten wir den Motor wieder auf eine Palette zurück, denn an einen Einbau des Motors ist noch lange nicht zu denken! Der Boden im Führerhaus muss erneuert werden, die Rohre müssen erst einmal grundiert und lackiert werden und Barny muss die Harzarbeiten erledigen.

Die Flächen wurden nach Erlangen zum Überarbeiten in unsere Werkstatt gebracht. Eigentlich hatte ich gedacht, diese ursprünglich auch in meiner Werkstatt zu bearbeiten, aber Gott sei Dank hatte mich Klaus Raeder vom Gegenteil überzeugt.

Ich fertige einen neuen Boden, Klaus übernimmt das neue Brandschott. Das alte Schott war einfach nicht mehr zu gebrauchen, zu viele Bohrungen und Ausschnitte die nicht mehr passen. Das neue Brandschott entsteht aus V2A. Muster anfertigen, anpassen, biegen, bohren und viele blutige Finger sind zu sehen.

Barny flickt das Loch im Bereich des linken Fahrwerkbeins und beginnt mit dem Schäften. D-AC muss auf die rechte Seite gelegt werden damit Barny die Reparaturarbeiten ausführen kann. Dazu muss auch noch das linke Fahrwerkbein demontiert werden.

Nach den Weihnachtsfeiertagen arbeiten Klaus & Klaus am neuen Brandschott aus VA Blech. Klaus klebt in Erlangen noch die Hitzeschutzmatte und den Teppich auf die Bleche. Am nächsten Tag (30.12.2011) reinige und fette ich die Fußpedale fürs Seitenruder; die Kühlluftklappe wird gesäubert, der Bodendeckel von Öl und Dreck befreit, die Schablonen für die Staubleche ausgeschnitten und zu guter Letzt poliere ich nochmals die rechte Seite des Rumpfs. Die rechte Seite strahlt wie mit dem „Weißen Riesen“ gewaschen.

Es folgt ein Tag Pause, dann am 02.01.2012 geht es weiter. Wir bauen den Motor an. Wieder ein großer Schreck: die hinteren Krümmerrohre des Auspuffs haben keinen Platz mehr. Der Motor sitzt viel zu dicht am Schott! Nach einem Telefonat mit Sauer wird uns klar, dass Distanzscheiben gedreht werden müssen. Das bedeutet nun auch, dass der Zwischenflansch für den Propeller zu lang ist. Ein Freund von mir bringt mir die fertigen Scheiben aus Titan schon zwei Stunden später vorbei! Den ganzen Tag verbringen wir damit, unser weiteres Vorgehen zu planen. Welcher Bowdenzug wohin, welche Kabeldurchführung an welcher Stelle, die Bohrungsgrößen im Brandschott, die Bestellung



Segelfluggruppe

diverser Teile, wo bringen wir die Airbox an usw... - Mir dreht sich der Kopf, was habe ich mir da alles aufgehalst!?

Ein neuer Tag und neue Aufgaben. Die unteren Stiftschrauben am Motor sind zu kurz und ich versuche, im Handel und bei Sauer die richtigen Schrauben zu bekommen. Ohne Erfolg. Wieder ist es Stefan, der uns die Passenden dreht. Und ich fahre wieder einmal los, um die neuen Bowdenzüge, Profilgummis und Schläuche zu bekommen. Dann gilt es nochmals, den Motor auszubauen und zu X-ten Mal wieder einzubauen. Klaus kommt am Abend noch für einige Stunden vorbei, um noch weitere verschiedene Fragen zu klären.

Die Steuerhebel für Gas- und Vergaser-Vorwärmung werden komplett zerlegt, gereinigt, gefettet und mit neuen Zügen versehen. Die Bowdenzüge sind jetzt mit Teflon ausgekleidet. Stunden über Stunden vergehen mit so vielen Kleinigkeiten! Selbst die Hülse für die Seilzugbefestigung am neuen Vergaser ist um 0,3 mm zu eng und klemmt. Den Betätigungshebel für die Vergaservorwärmung muss ich neu fertigen, da dieser nicht klemmbar ist. Das sind allem Anschein nach alles Bastler (Fa. Sauer, Scheibe-Aircraft) ... ich bin entsetzt. Ich hatte gedacht, dass die Ersatzteile eines Modellflugzeuges besser verarbeitet und gefertigt sind! - Heute wird noch die Benzinleitung neu gefertigt, Kabeltüllen angepasst und die Airbox umgearbeitet, so dass die Klappe nicht mehr klemmt.

Am Samstag 14. Januar beginnt für Klaus & Klaus die Arbeit mit den Staublechen. Die Schablonen aus Pappe hatte ich nach Weihnachten schon gefertigt. Und da es Staublech heißt (und nicht Staupappkarton) bedeutet dies, alles nochmals nach Schablone zu schneiden, aufzubohren, zu biegen usw. Ich fertige einen neuen Betätigungshebel für die Vergaservorwärmung, da wir noch zu wenig Spiel im Bowdenzug haben. Und die neue Schenkelfeder findet auch ihren Platz, damit die Klappe selbsttätig schließen kann.

Am Montag beginne ich mit der elektrische Verdrahtung. Am Dienstag fertige ich dann die Halterung für den neuen Ölaufangbehälter, verlege Luftschläuche und suche vergeblich den Sensor für den Drehzahlmesser. Sa. 28. Januar: Wieder einmal haben Klaus & Klaus den ganzen Samstag in der neuen Werft in Heroldsberg verbracht. Aber es hat sich gelohnt. Die neuen Staubleche sind so gut wie fertig und sie sind einfach perfekt! Barny besuchte uns auch und kümmerte sich um die Schönheitsreparaturen.

Am Samstag 18.02.2012 endlich die Endmontage. Jetzt kommt der Motor - zum letzten Mal angehoben - an seinen Platz und dazu müssen alle Hand anlegen. Es klappt, alles passt perfekt. Fast, denn die hitzebeständigen Dichtungen für die Auspuffrohre sind gut einen Millimeter zu eng. Klaus schleift diese aus und hofft, dass kein Asbest im Spiel ist. - Dann, alle Züge und Leitungen durch die Bleche führen und diese anschließen. Der Ampère-Meter spielt verrückt, aber kein Wunder, ein Kabel hat einen Bruch. Klaus und Barbara montieren noch die Auspuffanlage. Zu unserem Erschrecken stellen wir kurz vor Feierabend fest, dass der Schlauch für die Ansaugluft zur Airbox nicht montierbar ist. Alles ist nun viel zu eng. Da muss eventuell die Cowling verändert und der Gegenstutzen um 10 cm nach vorne versetzt werden.

Die Woche darauf stehe ich alleine in der Werkstatt und kümmere mich um die nicht passende Auspuffanlage. Die beiden hinteren Rohre müssen gebogen werden, da das Endrohr am Rumpf anliegt. Dazu muss ich erst einmal eine Halterung basteln, um die



Segelfluggruppe

Rohre zum Glühen zu bringen, um sie dann verformen zu können. Mit dem dritten Rohr warte ich lieber bis Klaus nächste Woche kommt. Jedoch nutze ich auch diese Zeit und beschrifte die Instrumententafel komplett neu. Wieder ist ein Wochenende vergangen, ohne dass man viel sieht!

Am Dienstag 28. Februar kommt Klaus am Abend vorbei und wir entwerfen einen Schlachtplan für die restlichen Arbeiten. Am Samstag werden dann die Krümmer-Rohre mit viel Hitze angepasst. Das rechte Staublech wird an die Kontur der veränderten Cowling angepasst. Und immer und immer wieder wird die Position des Gegenstückes für den Lufteinlass vermessen, um die neue Halterung zu fertigen (man sieht ja nichts wenn die Cowling montiert ist!).

Ich verbringe den ganzen Sonntag damit, die Bowdenzüge zu befestigen und einzustellen, die Schläuche endgültig zu befestigen, eine Halterung für den Chokezug und für den Heizungsschlauch zu fertigen. Den Zwischenflansch für den Propeller musste ich wieder entfernen, da der Propeller an einer vorbestimmten Position zum Stehen kommen muss.



Der Autor bei der Arbeit

Am Dienstag dann endlich: den Propeller montieren, den Entlüftungsschlauch für die Ventildeckel-Entlüftung verlegen, den Anzeigebereich für die Zylinderkopftemperatur auf den neuen Motor anpassen. Alles ist bereit für den entscheidenden Tag: Samstag 10. März 2012. Wird der Motor auch anspringen?!

Es ist Samstag der 10. März 2012. Wir wechseln noch die Drahtseile für die Bremse (wurden leider bei der Fahrwerksreparatur einfach abgeschnitten). Dann bringen wir den Rumpf ins Freie, es ist herrliches Wetter. Das Fahrwerk montieren wir wieder an, das ist nicht so einfach mit den 4 Passklötzen. Benzin hatte ich vor Wochen schon da, also betanken und dann: der erste Versuch, wieder Leben einzuhauchen. Klaus und Martin Vogel halten den Mose am Boden und ich starte den Motor. Der erste Versuch und der Motor läuft!!! Wir schütteln uns die Hände, die vielen Stunden haben sich gerechnet!!!

Nun schnell Barny anrufen, damit der Hänger nach Heroldsberg kommt. Wir saugen das Flugzeug noch aus, die Sitze und Gurte müssen wieder eingebaut, die Haube drauf und so viele Kleinigkeiten noch erledigt werden. Dann den Rumpf auf den Hänger und hoch geht's zum Hetzles. Am Hetzles starten wir dann nochmals einen Probelauf. Dann wird der Propeller noch einmal demontiert und die Schrauben für den Zwischenflansch



Segelfluggruppe

endgültig gesichert. Klaus und Barny holen noch die Tragflächen aus Erlangen. Um 18:00 Uhr bin ich dann wieder daheim und bin erleichtert – und stolz auf unser Werk.

AC hat nun 4 Wochen in der Werft bei Eichelsdörfer für ein „Facelifting“ verbracht und jetzt endlich am Karfreitag (06.04.2012) können wir AC aufrüsten, eine Wägung machen und die Restarbeiten erledigen. Als endlich genügend Helfer da waren, rüsteten wir auf. Damit gerade fertig, kam Klaus und sagte, dass wir alle Teile einzeln wiegen müssten; also rüsteten wir wieder ab. Nachher hieß es: wieder aufrüsten, Benzintank entleeren und AC auf die drei Plattformen der Waagen stellen. Ein großes Rechnen begann; der Taschenrechner von Klaus gab den Geist auf und es wurde mit meinem „Hausfrauenrechner“ weiter gearbeitet. Klaus kam zu dem Ergebnis, dass wir wohl zu „schwanzlastig“ wären. Ich baute die Batterie aus, um diese nach vorne in den Motorraum zu stellen – verändert sich dadurch etwas? Wolfgang rechnete noch einmal nach und kam zu dem Ergebnis, dass wir wohl doch nichts umbauen müssten. Also kommt die Batterie wieder nach hinten.

Nun endlich: wieder Benzin einfüllen und die AC wieder raus, um einen Probelauf zu machen und um die Bremsen einzustellen. - Vorher hatten wir noch die vielen Kemmlöcke eingebaut und die Bohrungen nachgearbeitet.- Nun endlich, der spannende Moment: Ich setze mich rein und starte den Motor. Er springt an - aber läuft ohne Choke leider nicht.

Ostersonntag 10:30 Uhr, ich bin wieder vor Ort. Heute gilt es: Schwimmerkammer vom Vergaser ausbauen, Gel-artige Rückstände entfernen, die Benzinleitung spülen... und ein neuer Versuch! Leider wieder kein Erfolg. - Die AC kommt wieder in die Halle, da die Außentemperaturen und der Wind in der Halle ein wenig erträglicher sind. Ich zerlege den kompletten Vergaser, reinige alle Düsen, säubere den Benzinfilter und baue den Vergaser und die Züge mit halb erfrorenen Fingern wieder ein. Dann die AC wieder raus und Probelauf. Siehe da, der Motor läuft wie gewünscht!! Drahtsicherungen wieder erstellen, das Höhenruder mit dem richtigen Bolzen versehen und dann das erste Mal auf die Bahn - heißt es jetzt. Die Bremsen einstellen, die Leistung checken und ein wenig rollen.

Endlich! Der lang ersehnte Tag. Es ist Samstag der 14. April 2012 . Jetzt kann es losgehen. Luvo (Fa. Eichelsdörfer) nimmt die AC unter die Lupe und ist mit unserer Arbeit sehr zufrieden. (Auch wenn der Vergaser noch heraushängt, da ich die Schwimmerkammer und die Benzinversorgung nochmals säubern musste). Um 12:06 Uhr Ortszeit hebe ich mit Rabbi das erste Mal mit dem neuen Motor in unserer AC ab!

Und wir sind nach 52 Minuten Flug zufrieden. Tja, fast. Denn die Trimmung ist noch viel zu schwanzlastig und wir müssen da wohl noch einmal rangehen. Nach einigen Überlegungen ändern wir den Trimmzug ab und stellen ihn nochmals ein. Ein nächster Überprüfungsflug mit zweimal durchstarten bestätigt uns!! Alles Bestens!!

Nun wage ich auch drei Alleinflüge. **Die AC fliegt wieder !!!!!**

Eine lange Bericht-Geschichte?! Ja, eine lange Geschichte, aber trotzdem erzählt sie in nur kurzen Episoden von einer langen und arbeitsintensiven Zeit. Wer es kürzer haben möchte: vom 9.12.2011 bis 14.4.2012 wurde in nahezu unzähligen Stunden die AC



umgebaut und wieder flugtauglich gemacht. Wie viel Mühe, Denkarbeit und Bastelei und wie viel Arbeit dahinter steckt kann man eh nur erahnen. Kam es schlimmer als gedacht? Es kam zumindest arbeitsintensiver als gedacht, aber nun ist es vollbracht: die AC fliegt wieder!!

Klaus Loy

Unsere neue K-FCN ist da!

Am 20. Juli ist unsere Neuanschaffung, der Discus 2cT mit dem Kennzeichen D-KFCN auf dem Hetzles eingetroffen. Die Erwartungen unserer Mitglieder waren hoffnungsvoll gespannt, zum Teil auch etwas skeptisch. Schliesslich handelt es sich bei dem 18-m-Einsitzer um den ersten Segler der Vereinsgeschichte, der mit einem Turbomotor ausgestattet ist. Dieser Motor überbrückt bei fehlendem Aufwind eine maximale Strecke von etwa 300 km und erweitert dadurch das Flugspektrum erheblich. So kann bereits vor Einsetzen der Thermik beispielsweise ins aufwindstärkere Fichtelgebirge abgeflogen werden und die Segelstrecke erhöht werden. Bei abflauer Thermik am Abend ist der Heimflug mit Motorhilfe problemlos möglich, die sonst erforderliche Aussenlandung bleibt erspart.





Segelfluggruppe

Discus 2cT mit ausgefahrenem Triebwerk

Wir haben die Vorbereitung unserer Piloten sehr ernst genommen. In zwei Einführungsabenden erläuterte unser Ausbildungsleiter Rabbi Wolfrum Möglichkeiten und Grenzen des Klapptriebwerklers. Wichtige Punkte im Flughandbuch wurden ebenso erläutert wie die Entscheidungsleitlinien, wie in welcher Höhe mit dem Triebwerk zu verfahren ist. Im praktischen Briefing simulierten wir im Doppelsitzer die Landung mit stehendem Triebwerk.

Unsere ersten Starts waren vielversprechend. Alle Piloten lobten die gutmütigen Flugeigenschaften und die einfache Bedienung des Motors. Auch das Platzangebot für große Piloten, die Übersichtlichkeit der Instrumente und das grosszügige Navigationssystem finden guten Anklang. Inzwischen sind 8 unserer Mitglieder auf dem neuen Segler eingewiesen.

In den ersten 4 Wochen flogen wir 67 Stunden auf dem neuen Discus. Hochgerechnet auf eine ganze Flugsaison wären dies etwa 450 Stunden. Soviele werden es sicher nicht werden, schliesslich weckt ein neues Flugzeug immer die Neugier und wird intensiv genutzt, ausserdem war im August Fluglager und das Wetter sehr schön. Ich denke aber, eine Jahresauslastung von 150 bis 200 Stunden ist sicher nicht zu hoch gegriffen. Die ersten Erfahrungen lassen erwarten, dass wir mit unserem neuen „Klapzheimer“ noch viel Freude haben.

Franz



Nachruf Heinz Ott



Die Modellflugabteilung des Fliegerclubs Nürnberg hat ein langjähriges Mitglied verloren. Heinz Ott ist Anfang August im Alter von 83 Jahren verstorben. Heinz war in einer kleinen Modellfluggruppe in Moorenbrunn organisiert, die sich dann im Jahr 1961 dem Fliegerclub Nürnberg anschloss. Im November 1962 wurde er dann im Fliegerclub Nürnberg zum Modellflugreferenten gewählt. In den achtziger Jahren trat Heinz aus dem Verein aus, um dann 1990 wieder Mitglied zu werden und bis zuletzt zu bleiben. Am 5.5.1970 wurde Heinz Ott mit der LVB Ehrennadel in Silber geehrt. Als 80 jähriger nahm er noch an unseren Kegelveranstaltungen teil und kam auch immer wieder zu anderen Veranstaltungen auf dem Modellflugplatz vorbei. Bis zuletzt präsentierte er sich immer als ein besonders freundlicher, humorvoller Mensch mit viel Lebensfreude.

Alle, die ihn persönlich kannten, werden sich gerne an ihn erinnern.

G.K.

Sommerfest der Modellflieger

Am 07.07.2012 fand wieder das Sommerfest der Modellflieger statt. Diesmal begannen wir erst am Nachmittag um dann in den Abend hinein feiern zu können. Das Wetter war bis auf einen kurzen, aber kräftigen Schauer wieder hervorragend.



Modellfluggruppe



Sommerfest

Leider hatten einige „Stammgäste“ vorher abgesagt, dennoch war das Sommerfest wieder sehr gut besucht. Es wurde fleißig geflogen, gegrillt und dann bis Mitternacht um das Lagerfeuer gesessen. Manfred sorgte mit seiner Musikauswahl dafür, dass eine schöne Lagerfeuerstimmung aufkam.

Vielen Dank an alle, die wieder für sehr gute Kuchen und Salate gesorgt und auch sonst mitgeholfen haben!

G.K.

Zeppelin über unserem Modellflugplatz

Am Mittwoch den 04.07. war ein Modellflugzeppelin zu Besuch auf unserem Modellflugplatz. Die Inhaber der Firma www.pixelflieger.de hatten vor, auf dem Challenge Roth (Triathlon) mit ihren beiden Luftschiffen Filmaufnahmen zu machen. Dazu mussten



Modellfluggruppe

sie vom Luftamt Nürnberg ihre Zulassung erhalten, was auf unserem Platz geschehen sollte.

Jedes der beiden Luftschiffe ist knapp 10 Meter lang, hat ein stabiles Gerüst aus Karbon und ist mit einer mit Helium gefüllten Innenhülle und einer formgebenden Außenhülle versehen. Angetrieben wird jedes Luftschiff mit 2 Elektromotoren, die in alle Richtungen geschwenkt werden können. Zusätzlich wird wie bei den Vorbildern mit 4 Rudern am Heck des Zeppelins gesteuert. Aus Sicherheitsgründen ist die Grundkonstruktion so eingestellt, dass bei ausfallendem Antrieb das Luftschiff langsam zu sinken beginnt. Am Schwerpunkt der Modelle kann auf einem schwenkbaren Stativ ein professioneller Fotoapparat oder Filmkamera befestigt werden. Damit wird der Hauptzweck der Konstruktion klar: hochwertige Aufnahmen aus der Luft aus einem langsam fahrenden Luftschiff, ideal für Bilder oder Filme großer Veranstaltungen aller Art. Außerdem haben die Zeppeline Werbeflächen an den Seiten um auch als Werbeträger fungieren zu können.



Das Wetter war optimal, das Vorhaben gelang, die Zulassung wurde erteilt und die Zeppeline über dem Challenge Roth gesichtet. Wir wünschen den beiden Firmeninhabern weiterhin viel Erfolg mit ihrer Geschäftsidee.

G.K.

Fliegerclub Nürnberg e.V.

Clubheim am Flughafen - 90411 Nürnberg - Tel.: (0911) 5 29 82 35
<http://www.fliegerclub-nuernberg.de>

1. Vorsitzender	Dr. Stefan Völkel, Böhmlach 19, 91058 Erlangen, Tel.: (0 9131) 60 34 61, Geschäft: Tel.: (0 9131) 98-3127 E-Mail: 1 . Vorsitzender@fliegerclub-nuernberg.de
2. Vorsitzender	Karl Heinz Kempe, Rehweiherstr. 38, 91056 Erlangen, Tel.: (0 9131) 42285, E-Mail: 2.Vorsitzender@fliegerclub-nuernberg.de
Schatzmeister	Erwin Tretter, Ziegelsteinstraße 41, 90411 Nürnberg Tel.: (0911)5105934
Schriftführer	Ulrich Ohle, Steinfeldweg 20, 90765 Fürth, Tel.: (0911) 7 90 9190, Geschäft: Tel.: (09131) 746006, E-Mail: schriftfuehrer@fliegerclub-nuernberg.de
Konten Hauptverein	Sparkasse Nürnberg, 1 301 818 (BLZ 760501 01) Postbank Nürnberg 7734-853 (BLZ 76010085)
Geschäftsstelle	Flughafen Nürnberg – Clubheim geöffnet jeden Dienstag ab 19.30 Uhr
Vereinsausschuß Mitgliederverwaltung	Robert Wolfrum, Schwabacher Str. 42, 90439 Nürnberg, Tel.:(0911) 652432 Kathrin Sembritzki, Weinstraße 17, 90513 Zirndorf, Tel.: (0178) 5100741 Adressänderungen bitte an mvo@fliegerclub-nuernberg.de
MOTORFLUGGRUPPE	motorflug@fliegerclub-nuernberg.de
Gruppenleiter	Stefan Lein, Ludwig-Feuerbach-Str 67, 90489 Nürnberg, Tel.:0172/7482668
stellv. Gruppenleiter	Alexander Haselmann, Cadolzheimer Straße 12, 90766 Fürth, Tel.:0911/7508391 und 0171 /6232352
Kassier	Franz Köstler, Dr.-Wölfel-Str.14, 91074 Herzogenaurach, Tel.: (09132) 61036
Ausbildungsleiter	Ulrich Neidiger, Tel.: (0172) 812 97 36, Fax: (09132) 7418 80
Fluglehrer	Dr. Frank Anton, Badstr. 40, 91052 Erlangen, Tel.: (0173) 255 9163 Dr. Otto Bader, Tel.: (0171) 5880245, privat (09103) 7905071 Alexander Haselmann, Tel.: (0911) 7508391 und (0171) 6232352 Rüdiger Heck, Tel.: (0911) 329166 und (0172) 8292727 Stefan Lein, Tel.: (0172) 7482668
Flugschule	Tel.: (0 9132) 98 20, Fax: (0 9132) 73 87 87
Konto	Raiffeisenbank Seebachgrund 41653 (BLZ 76069602)
SEGELFLUGGRUPPE	segelflug@fliegerclub-nuernberg.de
Gruppenleiter	Dr. Franz Maier, Höhenröthstraße 7, 91077 Kleinsendelbach Tel.: (09126)291526 und (0171)3161900
stellv. Gruppenleiter	Georg Frese, Dr.-Wilhelm-Schäffler-Straße 34, 91074 Herzogenaurach Tel.: (0 9132) 63 07 23, Geschäft: (0 9131) 84 80 99
Ausbildungsleiter	Robert Wolfrum, Schwabacher Str. 42, 90439 Nürnberg, Tel.:(0911) 652432
Kassier	Ernst Rouschal, Nürnberger Straße 17, 91077 Neunkirchen a. Brand Tel.: (09134)997800
Konto	Raiffeisenbank Heroldsberg, 3113884 (BLZ 77069461)
Fluggelände	Hetzleser Berg, Tel.: (0 9134) 51 52
Fliegerklausur	Hetzleser Berg, Tel.: (0 9134) 9 08 97 86
Werkstatt	Hetzleser Berg, Tel.: (0 9134) 78 77
MODELLFLUGGRUPPE	modellflug@fliegerclub-nuernberg.de
Gruppenleiter	Georg Körner, Friedenstr. 17 a, 90571 Schwaig, Tel.: (0911) 50 55 75
stellv. Gruppenleiter	Roland Baumann, Marloffsteinerstr. 58, 90411 Nürnberg, Tel.:(0911) 521 66 49
Schriftführer	Felix Armbrüster, Hans-Sachs-Str. 39, 90542 Eckental, Tel.: Tel. (09126) 29 19 64
Kassier	Thomas Raum, Lilling 50, 91322 Gräfenberg, Tel.: (09192) 6019, (09 11) 51 84 900
Konto	Raiffeisenbank Nürnberg eG, 313300 (BLZ 76060618)
Fluggelände	Neunhof bei Eckental/Landkreis Nürnberg
FALLSCHIRMSPORTGRUPPE	fallschirmsport@fliegerclub-nuernberg.de
Gruppenleiter	Bernd Schels, Tafelfeldstr. 34, 90402 Nürnberg, Tel.:(0911) 221315
stellv. Gruppenleiter	Peter Schlinkert, Gottlieb-Geiß-Weg 33, 90455 Nürnberg, Tel.: (09129)3621, Fax: 3691
Kassiererin	Maren Frey, Kastanienweg 11, 91459 Markt Erlbach/Linden, Tel.:(09106) 1827
Konto	1560 370 802 Hypovereinsbank Nürnberg (BLZ 760 20214)
JUGENDGRUPPE	jugend@fliegerclub-nuernberg.de
Jugendleitung	Michael Winterstein, Südring 16, 90126 Eckental, Tel.: (09126) 3605
stellv. Jugendleiter	Felix Armbrüster, Hans-Sachs-Str. 39, 90542 Eckental, Tel.: (09126) 5975