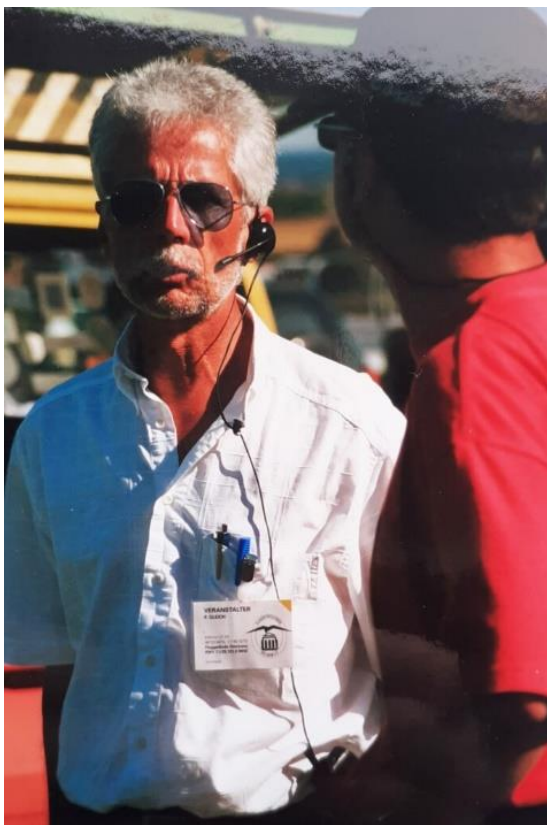


Vereinsgeschichte in Jahrzehnten – die 70er

So und weiter geht's mit der Vereinsgeschichte des FSV Kelheims in den 70igern. Im Jahre 1971 konnte der lang ersehnte Wunsch, einen Motorsegler zu besitzen, erfüllt werden. Man entschied sich für einen Scheibe-Falke vom Typ SF25B mit dem Kennzeichen D-KASP. Damit konnte man selbst starten, jedoch in der Luft den Motor auch abstellen und segeln. So wuchs der Flugzeugpark innerhalb kurzer Zeit stark an: der Flugsportverein besaß inzwischen zwei einsitzige und zwei doppelsitzige Segelflugzeuge, einen Motorsegler und eine Motormaschine.

Jedoch bahnte sich für den Verein in diesen Jahren ein großes Problem an. Der Bau der zweiten Donaubrücke in Kelheim war beschlossen und somit die endgültige Zulassung des Fluggeländes untersagt. Seit 1966 hatte man sich bereits bemüht, ein neues Fluggelände zu schaffen. Nachdem sich neben zahlreichen Versuchen auch der aussichtsreichste Platz in Sandharlanden zerschlagen hatte, wurde auf Vorschlag von Hans Stark das Gelände Hienheim ins Auge gefasst. Bis 1976 dauerte es, bis das Gelände in Hienheim genehmigt war und der Bau der Halle beginnen konnte.



Was in der Zeit alles im Verein passiert ist und welche Stimmungen der Umzug mit sich brachte, erzählt uns heute Peter Gleich (links). Er war eben genau zu dieser Zeit Vorstand und hat die unsicheren Zeiten miterlebt. Noch heute ist er aktives Mitglied und leidenschaftlicher Pilot unserer Motormaschine. Der Artikel ist deutlich länger, als alle bisherigen. Das Interview zu dieser Zeit war aber schlichtweg so spannend und auch für Vereinsmitglieder hochinteressant, weswegen ich euch das Ergebnis davon nicht vorenthalten möchte. Viel Spaß beim lesen!

Im Interview mit Peter Gleich:

Nach über 24000 Starts wurde der Verein gezwungen, seinen Heimatflugplatz in Kelheim aufzugeben. Die meisten der Jüngeren können sich gar nicht vorstellen, wie das damals war. Was machte den Platz in Kelheim so besonders und warum musste er aufgegeben werden?

Der alte Flugplatz in Kelheim war in vielerlei Hinsicht besonders. Die Landebahn lag zweigeteilt direkt zwischen Donaudamm und Donau. Der westliche Teil war sehr kurz, ca. 270 m, und begann kurz hinter der „alten Donaubrücke“. Daher war der Anflug aus Westen sehr schwierig, man musste knapp über die Brücke anfliegen und hatte dann nur die kurze Bahn zur Verfügung. Zudem wurde die Landebahn noch durch eine mächtige Weide, die am Donauufer wuchs, eingengt – zur Linken der Donaudamm, zur Rechten die Weide – man musste alle Konzentration zusammennehmen. Die östliche Landebahn war länger, war jedoch durch ein Maisfeld vom westlichen Teil getrennt.

Der Segelflugbetrieb wurde fast ausschließlich mittels der selbstgebauten Winde praktiziert. Diese stand je nach Windrichtung entweder an der Donaubrücke oder am Ostende der langen Bahn. Das Seil wurde dann per VW-Käfer jeweils zum Ende der anderen Bahn – entlang des trennenden Maisfelds – ausgelegt. Die Fliegerhalle – besser der

Fliegerschuppen – befand sich jenseits des Donaudamms, daher mussten zu jedem Flugbetrieb alle Flugzeuge morgens und abends über den Damm transportiert werden – dazu wurde jede Hand gebraucht.

Das schwierigste Manöver war dabei der Transport der Motormaschine, eine Morane Minerva. Sie musste per Stahlseil und Auto über den Damm gezogen werden. Die Panne war vorprogrammiert – das Seil riß, der Flieger rollte rückwärts den Damm hinunter und das Leitwerk bohrte sich in den Boden. Wir richteten das Leitwerk in den nächsten Tagen provisorisch etwas aus und Sigi Rewitzer flog dann mit dem verbogenen Leitwerk zur Reparatur nach Straubing.

Rein fliegerisch wurde unser Platz von manchen Nichtmitgliedern für so schwierig angesehen, dass sie mit ihrem Segelflugzeug bei einer notwendig werdenden Außenlandung lieber in einem Acker nördlich der Stadt als bei uns landeten. Dies führte einmal leider sogar zu einem schweren Unfall, bei dem ein fremder

Segelflieger auf ein Hausdach in Ihrlerstein stürzte und dabei ums Leben kam.

Wir mussten das Fluggelände am Pflerspitz aufgeben, weil unmittelbar östlich

davon die Europabrücke gebaut wurde. Dadurch wäre unser Gelände von beiden Brücken eingegrenzt worden. Das war genehmigungstechnisch nicht mehr möglich.



Nachdem ein geeignetes Gelände in Hienheim gefunden wurde, zeichnete sich der große Arbeitsaufwand dahinter ab. Wie war das für die Mitglieder? Manche Kameraden verließen damals den Verein und gaben die Fliegerei auf. Wie war die Stimmung unter den verbliebenen Mitgliedern?

Es gab ein paar Mitglieder, die bereits den Aufbau der Vereinsstruktur in Kelheim mitgemacht hatten und die sich nicht mehr zugetraut haben, das alles noch einmal leisten zu können. Die bildeten jedoch die Ausnahme, die überwiegende Zahl der Mitglieder krempelten die Ärmel hoch und packten das Vorhaben an.

Wir wussten alle mehr oder weniger was auf uns zu kam, ich kann mich aber nicht erinnern, dass es Kameraden gab, die gemurmelt oder lamentiert hätten. Allerdings konnte man nach dem Abschluss des Vorhabens bei den Mitgliedern schon eine gewisse „Dünnhäutigkeit“ feststellen.

Das heutige Gelände so wie wir es kennen wurde damals innerhalb kürzester Zeit von nur wenigen Mitgliedern fertiggestellt. Wie habt ihr das geschafft? Welche Aufgaben hattest du?

Aus dem Gedächtnis komme ich auf 18 Personen die wir damals waren, als wir das neue Fluggelände aufgebaut haben.

Die gesamte Mannschaft war zunächst in 2 Teams aufgeteilt: Das größere Team mit ca. 12 Mitgliedern war zuständig für die Aushub- und Maurerarbeiten am Fluggelände. Es wurde von Ludwig Amann geleitet, mit dem wir das Glück hatten, dass er über schwere Baumaschinen, Bagger und Lastwagen verfügen konnte. Dadurch wurden die Arbeiten sowohl in physischer als auch finanzieller Hinsicht gewaltig erleichtert.

Das kleinere Team unter Leitung von Sigi Rewitzer war verantwortlich für den Stahlbau, d.h. die Erstellung der Komponenten für die neue Fliegerhalle. Dies geschah dann bei der Fa. Kaiser Stahlbau in Regensburg.

Zu diesem Team gehörte auch ich. Ich war hauptsächlich zuständig für die Produktion der Knotenbleche, das sind die Stahlplatten mit deren Hilfe die Stahlträger im Hallendach miteinander verbunden werden.

Die Arbeiten in der Kaiser-Werkhalle fanden ausschließlich an den Wochenenden bzw. während der Woche nach

Feierabend statt. Dass wir die Maschinen völlig eigenständig nutzen konnten, war das Verdienst von Sigi Rewitzer, der sehr gute Geschäftsbeziehungen zu Kaiser hatte. Ich selbst wohnte mit meiner kleinen Familie zu der Zeit in Ottobrunn bei München. Jeden Freitag nach Arbeitsende packten wir die Reisetasche und unsere kleine Tochter ins Auto und fuhren nach Abensberg zu meinen Eltern. Frau mit Baby stieg aus und ich fuhr gleich weiter zum Treff- und Sammelpunkt in Kelheim oder gleich nach Regensburg zum „Kaiser“.

Samstag, Sonntag wurde voll gestanzt, geflext und geschweißt, am Sonntagabend ging es dann wieder zurück nach Ottobrunn.

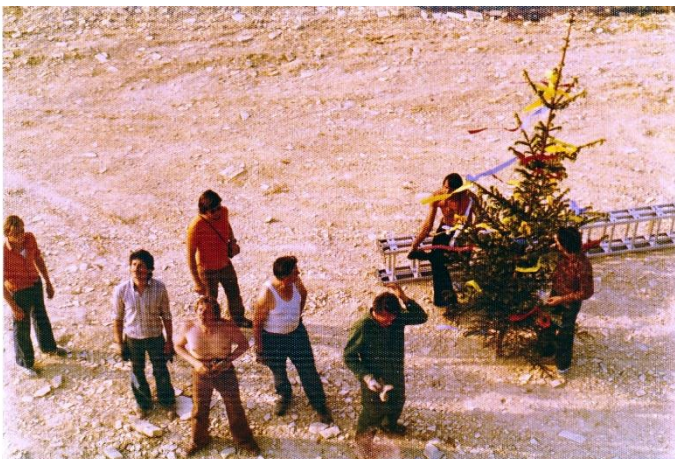
Die Komponenten für das Stahlskelett der Halle waren noch vor Pfingsten fertig, sie wurden per Tieflader nach Hienheim transportiert. Die Baugrube und die Fundamente waren auch fertig, so konnten wir gemeinsam unter Leitung eines Profis von der Fa. Kaiser das Hallenskelett aufbauen. Dies war noch vor den Pfingstfeiertagen erledigt und so verbrachten wir die Feiertage mit Farbroller

und Farbkübel auf den Dachträgern und Pfetten.

Jetzt fehlten noch die Hallentore, das Dach und die Blechverkleidung. Das wurde nun der Reihe nach vervollständigt während ein neu eingeteiltes Team sich um die Herstellung der Landebahn kümmerte.

Ich erinnere mich noch an eine kleine Abwechslung in unserem Arbeitstrott. Ich glaube es war ein Wochenende, als die Stahlbauteile so gut wie fertig waren. Wir beschlossen kurzfristig, einen Ausflug zu einem Flugplatz zu machen um nach dem langen Entzug mal wieder ein paar Flieger zu sehen. Fast der gesamte Verein fuhr bei herrlichem Wetter nach Eichstätt und alle genossen den Flugbetrieb. Die Eichstätter Flieger staunten nicht schlecht über den zahlreichen Besuch. Ich hatte mir leider den Tag zuvor beim Schweißen die Augen verblitzt, und so konnte ich nach einer furchtbaren Nacht mit Kartoffelsaftsäckchen auf den Augen nur mit einer extrem dunklen Sonnenbrille den Flugbetrieb genießen.

Im August war es dann soweit, wir konnten mit Sack und Pack auf den neuen Platz in Hienheim umziehen.



Was ist am neuen Platz in Hienheim besser als in Kelheim?

Die Frage kann man aus meiner Sicht mit den zwei Worten beantworten: Fast alles! Auf zwei kleine Ausnahmen komme ich am Ende noch zu sprechen.

Als wir in Hienheim den Flugbetrieb aufnahmen, fühlten wir uns wie die Könige: Wir konnten die Flugzeuge mühelos aus der geräumigen Halle ziehen und auf dem großen Vorfeld aufreihen. Kein Donaudamm zwischen Halle und Startplatz brachte uns beim heiklen Transfer der Flugzeuge zu Beginn und am Ende eines Fluges mehr zum Schwitzen. Die wunderbar glatt gewalzte, völlig hindernisfreie Landebahn kam uns unendlich lang vor: 550 Meter statt 270 Meter mit der Donaubrücke vor Augen.

Ein kleiner Nachteil des neuen Platzes war, dass wir keinen Strom- und Wasseranschluss hatten. Das Problem wurde jedoch schnell behoben:

Der Fliegerkamerad Sepp Lipperer baute ein Stromaggregat aus einem Golf – Motor und einem gebrauchten Generator und das Wasser kam vom Hallendach und wurde in großen Tanks aufgefangen und gespeichert. Trinkwasser muss allerdings bis heute noch mitgebracht werden.

Persönlich trauerte ich noch ein bisschen einem sozialen Ritual nach, das wir in Hienheim zunächst nicht mehr zelebrieren konnten: Gegen Ende des

Flugbetriebs auf dem Kelheimer Platz wurde ein Kamerad bestimmt, der für die gesamte Mannschaft frische Sulzen beim Aukofer holen musste. Dann wurde nach dem schweißtreibenden Rücktransport



der Maschinen über den Donaudamm und dem millimetergenauen Einräumprozess erst einmal gemütlich Brotzeit gemacht. Die Sulz und dazu die „kühle Halbe“ schmeckten wunderbar.



1977 begann die Erfolgsgeschichte „Flugtag Hienheim“ mit dem ersten Fliegerhal- lenfest. War damals alles einfacher und besser?

Der fliegerische Teil eines Flugtages, für den ich ausschließlich zuständig war, war einfacher zu handhaben als heute. Die Auflagen von Seiten der Regierung – des Luftamtes – waren deutlich geringer bzw. großzügiger als heute. Dazu wurde im Laufe der Zeit die Verantwortung für die Erfüllung der Sicherheitsbestimmungen zunehmend dem Verein übertragen. Natürlich gibt es auch gute Gründe für manche strengeren Sicherheitsauflagen, sie wurden sukzessiv nach Unfällen auf Flugtagveranstaltungen verschärft.

Einen großen Einschnitt gab es nach dem Flugtagunglück von Ramstein 1988. Die früheren Flugtage waren für die Zuschauer wesentlich spektakulärer, es gab so gut wie keine Mindesthöhe für die Kunstflieger, Formationskunstflug war ohne Einschränkung gestattet und vieles mehr. Heute hat man leider den Eindruck, dass die Sicherheitsaspekte die Show-Effekte erdrücken. Damit werden Flugtagveranstaltungen für die Vereine zunehmend aufwändig und für die Zuschauer uninteressanter.



Du bist einer der wenigen Mitglieder, die in allen bisherigen Flugtagen in Hienheim mitgewirkt haben. Woran denkst du gerne zurück bzw. was waren deine Highlights?

Bei dieser Frage stürzen förmlich die Erinnerungen auf mich ein, ohne jedoch auf Anhieb sagen zu können, in welchen Jahren das eine oder andere stattgefunden hat.

Die ersten Flugtage in Hienheim waren geprägt von einer sehr offenen und flexiblen Planung in jeder Hinsicht. Wir luden Kunstflieger ein, die wir entweder auf einer Messe, in Fachzeitschriften oder auf Empfehlung von Fliegerkameraden in anderen Vereinen kennenlernten. Da wir selbst regelmäßig auf anderen Flugtagen durch Passagierflüge mit

unserer Morane Minerva oder Remorqueur teilnahmen, lernten wir auch auf diese Weise interessante Showpiloten kennen. Dazu kam, dass ich bei Messerschmitt-Bölkow-Blohm arbeitete und gute Verbindungen zum Messerschmitt-Museum hatte.

In den ersten Jahren war der Kunstflugpilot Wolfgang Dallach praktisch Stammgast auf unseren Flugtagen. Seine „Coolness“ und fliegerische Präzision waren faszinierend. Atemberaubend war jedes Mal sein Start mit seiner 260 PS starken „Diabolo“. Unmittelbar nach dem

Abheben drehte er das Flugzeug in geschätzten 5 Metern Höhe auf den Rücken und verschwand in dieser Fluglage westlich der Landebahn in der Geländemulde und aus den Blicken der Zuschauer, um dann unverhofft – immer noch im Rückenflug – aus Süden kommend unmittelbar in wenigen Metern Höhe über der Halle wieder aufzutauchen. Nach heutigen Regeln in zweifacher Hinsicht undenkbar: Mindesthöhe für Kunstflugdarbietungen 100 Meter und Fliegen über den Zuschauerraum sinnvollerweise streng verboten.

In den Folgejahren haben wir uns mächtig ins Zeug gelegt und haben die Ansprüche an das Flugtagprogramm stetig höhergeschraubt. So kamen wir zu einer ganzen Reihe von Highlights um die uns andere Vereine teilweise beneidet haben.

Einer davon war in den ersten Jahren der Dottore Giorgio Lardinelli, Professor an der Technischen Akademie in Udine und Stunt-Fallschirmspringer auf unserem Flugtag. Nach dem Absprung aus dem Flugzeug in großer Höhe reffte er seinen Fallschirm, so dass er wie ein Stein zu Boden stürzte. Erst in Baumwipfelhöhe ließ er den Schirm sich wieder entfalten, im selben Moment stand er auf dem Boden. Einmal eine Zehntelsekunde zu spät – das Publikum schrie auf – Lardinelli lag mit gebrochenem Bein am Boden.

Ein anderer Höhepunkt waren die Überflüge einer 4er – Formation Tornados der Bundesluftwaffe, eine Me 109 lockte so viele Besucher an, dass wir als Gastgeber an unsere Grenzen stießen.

Als den Höhepunkt aller Höhepunkte würde ich jedoch die Teilnahme der Formation „Sky Box“ aus Tschechien bezeichnen.

Vier Piloten zeigten auf ihren Zlin – Maschinen ein atemberaubendes Kunstflugprogramm. Mit nicht zu überbietender Präzision flogen sie dicht an dicht unglaubliche Formationsfiguren, nicht nur ich bekam im Minutenabstand eine Gänsehaut nach der anderen. Die „Sky Box“ kamen ein paar Jahre später noch einmal zu uns, allerdings unter dem neuen Namen „Flying Bulls“.

Wir hatten Spitzenpiloten zu Gast die im internationalen Rahmen bekannt geworden waren, als Kunstflugweltmeister bzw. Teilnehmer des Red Bull Air-Race. Klaus Schrodtt, Peter Besenyei und Matthias Dolderer sorgten in verschiedenen Jahren durch ihre spektakulären Kunstflugeinlagen regelmäßig für hohe Adrenalinspiegel beim Publikum und bei uns.

Aber nicht zu vergessen sind die Programmpunkte der vielen Teilnehmer aus den Bereichen Fallschirmvorführungen,

Segelkunstflug oder Modellflug, die hervorragende Show-Einlagen auf unseren Flugtagen gegeben haben.

Apropos „Modellflug“ – da muss ich noch von einem überaus lustigen Programmpunkt erzählen: Der Fuß Viggerl aus Dachau kam zu unserem Flugtag mit dem kleinsten 2 – motorigen Flugzeug der Welt, einer „Cri-Cri“. Der Flieger ist tatsächlich kleiner als ein großes Modellflugzeug, natürlich mit einem genügend geräumigen Cockpit. Er wird von 2 Ketensägenmotoren angetrieben und kann völlig glaubwürdig als großes Modellflugzeug präsentiert werden.

Ganau so wurde es damals dargestellt und unser Sprecher, der Lui, hat dem Publikum erzählt, dass jetzt ein Experiment gestartet würde. Ein Freiwilliger würde gesucht, der als Passagier in der „ferngesteuerten“ Cri-Cri mitfliegen könnte. Nach mehreren Aufrufen meldete sich der Fuß Viggerl, den ja keiner der Flugtagbesucher kannte. Unter

begeistertem Beifall quetschte sich Viggerl mit Tirolerhut in seine Cri-Cri und ein Kumpel simulierte mit einer Modell-Fernsteuerung den weiteren Ablauf.

Nach einem holprigen Start, Loopings, Rollen und absichtlich unbeholfenen und wackligen Flugmanövern landete die Cri-Cri mit einem offensichtlich völlig fertigen Fuß Viggerl und rollte aufs Vorfeld.

Mehrere Helfer öffneten die Haube und zogen einen halb ohnmächtigen „Passagier“ aus dem Flieger. Die Menge tobte, als Viggerl – noch gestützt von seinen Helfern – die Hand hob und sichtlich geschwächt dem Publikum zuwinkte.

Der Beifall hielt auch noch an, als Lui das Publikum einweihte. Der Gag war voll gelungen. Zu dieser Zeit muss jedoch der Zeitungsreporter schon nach Hause gegangen sein, denn am nächsten Tag stand sinngemäß im Regionalteil: „Mutiger Flugtagbesucher flog als Passagier im Modellflugzeug“.

Ende der 70er wurden eine ASW 15B und die „Jodel“ gekauft, die beide bis heute im Einsatz sind. Warum waren/sind sie für den Verein so wichtig?

Der Kauf einer leistungsfähigen Schleppmaschine wurde nach unserem Umzug nach Hienheim dringend notwendig, da wir wegen der Platzverhältnisse keine Segelflugwinde mehr einsetzen konnten.

Unsere Motormaschine, die Minerva die wir hatten, war viel zu schwer um sicherheitstechnisch und wirtschaftlich vertretbar die Schlepps durchführen zu können. Wir sahen uns daher nach einer

geeigneteren Maschine um und unsere erste Auswahl fiel auf die „kleinere Schwester“ der Minerva – eine Morane 180. Wir bekamen eine nagelneue 180er zum Ausprobieren, aber unsere Begeisterung hielt sich in Grenzen. Sie schleppte nicht sehr viel besser, hatte weniger Platz im Innenraum für Passagierflüge und hatte noch eine besondere Macke: Wenn man zu viert fliegen wollte, durfte man nicht volltanken, weil sonst unabhängig vom zulässigen Gesamtgewicht die Schwerpunktage nicht mehr stimmte. Wir hörten uns intensiv im Kreis der Vereinsflieger um und hörten überall dasselbe: „Warum kauft ihr euch keine Remorqueur (Jodel)? Was Besseres gibt es nicht“.

Je mehr wir recherchierten, umso deutlicher wurde es: Es führt kein Weg an einer Remo vorbei. Die Remo wurde nicht nur in ganz Europa als das beste Schlepp- und Mehrzweckvereinsflugzeug der Welt bezeichnet. Also nahmen wir mit dem entsprechenden Flugzeughändler Kontakt auf, Sigi Rewitzer verhandelte sehr robust einen guten Preis und wir bestellten ohne Probeflug eine nagelneue Remo.

Am 25.03.79 durfte ich als erster ans Steuer, mit dem Flugzeughändler Dittel auf dem Co-Sitz und Hermann Leichtl und Gerhard Weber auf den Rücksitzen. Wir konnten es nicht glauben, nach der

halben Startbahnlänge waren wir schon in der Luft, es gab kein Nachdrücken zum Aufholen von Geschwindigkeit, vielmehr ging es wie mit dem Fahrstuhl in die Höhe. Wir waren fast euphorisch, haben uns gegenseitig beglückwünscht, dass wir diesen Flieger und nicht die Morane gekauft hatten.

Unsere Remo hat sich in jeder Hinsicht bewährt und sie leistet uns noch heute nach 41 Dienstjahren beste Dienste.

Die Geschichte mit der ASW15B war eine ganz andere. Unsere Segelflugzeugflotte bestand mit Ausnahme des Ganzmetallfliegers „Blanik“ aus Fliegern die klassisch aus Sperrholz oder aus bespannten Gitterrohrrümpfen mit bespannten Holzrippen-Tragflächen aufgebaut waren.

Rundum in den Vereinen tauchten immer häufiger die modernen Leistungssegelflieger aus Kunststoff GFK auf und wir wollten auch irgendwann mit der Zeit gehen und uns informieren, was es so alles gibt. Daher kam der Vorschlag auf den Tisch, einmal eine Gebrauchtflugzeugmesse in Baden-Baden zu besuchen, um uns unverbindlich zu informieren. Wir hatten einen Busfahrer im Verein, den Hans Reithmeier, und so lag der Gedanke nahe, mit dem ganzen Verein einen Ausflug nach Baden-Baden zu machen.

So geschah es dann auch, wir fuhren an einem Sonntag fast geschlossen mit dem Bus dorthin. In mehreren kleinen Gruppen aufgeteilt schwärmten wir aus und schauten uns an, was es alles so gab. Wir hatten eigentlich keine besondere Ahnung worauf wir uns konzentrieren sollten, aber es dauerte nicht lange, bis wir eine blitzsaubere ASW15B mit einem ebenso perfekten Anhänger im Brennpunkt hatten. Der Besitzer – Herr Pfefferle, Schreinermeister – machte uns mit dem Flieger vertraut.

Es hatten sich inzwischen noch mehr Interessenten eingefunden, die mit uns um das Flugzeug herumstanden und den Ausführungen von H. Pfefferle lauschten. Einen von ihnen kannten wir schon gut von unserem Fliegerlager, an dem auch die Freisinger Segelflieger teilgenommen hatten. Er war sichtlich von der ASW und dem tollen Anhänger angetan und meinte, sein Verein würde den Flieger sicher kaufen, aber er müsse noch einmal kurz mit dem Vorstand sprechen.

Wir waren elektrisiert und als er wegging, fiel zwischen uns die Blitzentscheidung: Wir wollen den Flieger! Ich rannte zurück zur Messeleitung und bat um ein Telefon (Handies gab's noch nicht). Zum Glück erreichte ich unseren Vorstand, den Sigi Rewitzer. Hastig legte ich ihm den Fall dar und nannte die Summe – ich glaube es waren um die 20.000 DM, die wir dafür bräuchten. Sigi zögerte keine Sekunde und stimmte zu. Ich rannte zurück und als ich wieder beim Flieger ankam, sah ich auch schon den Freisinger Fliegerkameraden mit seinem Schäferhund an der Leine gemächlichen Schrittes zurückkommen.

Als er schließlich ankam, hatten wir mit Schreinermeister Pfefferle schon per Handschlag das Geschäft besiegelt.

Die ASW15B war für unseren Verein sehr wichtig, sie beflügelte förmlich die Streckenfliegerei. Mit unserer „alten Flotte“ waren wir diesbezüglich sehr begrenzt, obwohl unsere gute alte Ka6 durchaus schon einen guten Einstieg dazu ermöglicht hatte.





Du warst für die QB, wie die Robin DR400/180R Remorqueur im Verein gerne genannt wird, vom ersten Tag an als Motorwart zuständig. Wenn du in der Zeit zurückreisen könntest, würdest du sie Wiederkaufen und wenn ja warum?

Die Frage ist ja bereits oben weitgehend beantwortet. Wenn ich in der Zeit zurückreisen könnte, würde ich die Remo aus den vorher genannten Gründen ohne zu zögern wieder kaufen. Hinzu kommt, die Maschine ist trotz der Leichtbauweise äußerst robust und wenn doch einmal eine Panne passiert, ist sie sehr reparaturfreundlich. Sie ist vergleichsweise eine hervorragende Schleppmaschine und hat auch für Passagierflüge keinerlei besondere Einschränkungen in Hinsicht auf Schwerpunktlage und Zuladung. Dazu ist sie durch ihre Wartungsfreundlichkeit bestens für den Vereinsbetrieb geeignet.

Durch all diese Vorteile und insbesondere die guten Kompromisseigenschaften spielt die Remorqueur auch heute noch in vielen Vereinen eine große Rolle.

Wenn man sich heute für eine Vereins-Schleppmaschine entscheiden müsste, kämen konkurrenzierend leistungsfähige UL-Flugzeuge mit ins Spiel. Ein Hauptargument für ULs sind die niedrigeren Betriebskosten, nicht etwa Anschaffungskosten welche durchaus vergleichbar mit denen entsprechender Motorflugzeuge sind.



Vielen Dank für die tollen Geschichten!



Die Rechte der veröffentlichten Bilder und Texte liegen bei Scheibel Eva-Maria, FSV Kelheim.