

Nachrichtenblatt des Flugsportclub Aschaffenburg-Großostheim e.V.  
 kenden Wohlstand.

Großostheim bayerisch; als Belohnung dafür, daß sich das



krieg, kaum eine Familie, die keine Toten und Verletzten zu beklagen hatte. Um 1500 lebten 1600 Men-

wurde.

K. Roos / M. Ammann

## Ein Traum wurde Wirklichkeit

Der Weg ist das Ziel, umschrieb der Aussteiger Dr. Hans Schneider seine Motivation, mit einer Cessna 150 um die Welt zu fliegen. Aber was ist es, das den Weg zum Ziel macht? Auf diese Frage hat jeder passionierte Flieger seine Antwort. Mich faszinierte es von Jugend an (Modell-) Flugzeuge zu bauen und, Zugvögeln gleich, weite Distanzen zu überwinden, unbekanntes, nicht erlebtes kennenzulernen.

Schon seit Jahren haben mich daher die Berichte der Langstreckenflieger beschäftigt, insbesondere auch die der Flüge über den Nordatlantik. Sie waren immer wieder Anstoß zu eigenen Reisen. Allerdings blieb bislang die Überquerung des Nordatlantiks in der Vorbereitungsphase stecken, da wesentliche Voraussetzungen fehlten.

Dies ließ den Plan reifen, unabhängiger zu werden und meine gute, 30 Jahre alte Mooney M20F so weit aufzurüsten, daß sie für Langstreckenflüge über Wasser ohne weitere Umbauten nutzbar wäre. Bei Spessart Air Service und m+s Avionik in Großostheim wurden daher bereits vor einiger Zeit Langstreckentanks, Speedbrakes, GPS und Stormscope in die Mooney eingebaut.

Der letzte Anstoß zur Reise im Juni 1998 kam durch eine Vermittlung von Susanne Joest zustande. Helmut, ein im Nachbarort lebender Privatpilot im Ruhestand, hatte einen nicht abgeschlossenen Anlauf zur Nordatlantiküberquerung hinter sich und verfolgte trotz seines fortgeschrittenen Alters beharrlich dieses Ziel.

Zur Vorbereitung des Fluges wurden alle erdenklichen Informationsquellen genutzt. Walter Fecher vom Flugsportclub, das A/S in Frankfurt, Sportys in Wiesbaden, Deimatec in Mettingen, um nur einige zu nennen. Zur Vorberei-

lung gehörte neben der Beschaffung der für die Nordatlantik-Routen vorgeschriebenen Rettungsausrüstung und das umfangreichen Kartenmaterials (IFR + VFR) der Ausbau der Rücksitze; und - mit Hilfe von Jochen Och - der Einbau eines Trägerbrettes zur Aufnahme der Rettungsausrüstung. Eine 100-h-Stunden-Kontrolle am Flugzeug bei Spessart Air Service und ein fast achtstündiger Nonstop-Deutschlandrundflug zur Überprüfung der Funktionsfähigkeit des Flugzeuges mit seiner Ausrüstung, seiner Beladung und der Piloten unter realen Flugbedingungen schlossen die Vorbereitungsphase ab. Für die Vereinigten Staaten waren rechtzeitig die bei Einreise mit einem Privatflugzeug benötigten Visa beschafft und die Deckungssumme der Haftpflichtversicherung des Flugzeuges für den Überflug skandinavischer Lufträume erhöht worden. Die vereinbarte Route des Fluges führte von Aschaffenburg über Schottland, Island, Grönland und Nord-Kanada in die USA und zurück. In den Vereinigten Staaten war eine Rundreise mit den Fixpunkten Spokane (Staat Washington) und Sacramento (Kalifornien) vorgesehen, um Verwandte zu besuchen. Geplante Gesamtreisezeit war vier Wochen.

Der ursprüngliche Plan, am Pfingstsonntag, dem 31. Mai, als erstes Etappenziel Wick in Schottland anzusteuern, mußte wegen eines Schlechtwettergebietes (mittlere Vereisungsbedingungen in unserer Flughöhe über Großbritannien) aufgegeben werden. Alternative war Bergen in Norwegen. Nach dem Start in Aschaffenburg wurde IFR in FL 100 geflogen. Vor Hamburg zog sich die Wolkendecke unter uns zu und gab die Erdsicht erst über dem Skagerrag wieder frei. Der Anflug

auf Flesland (Bergen) unter Charly-Wetterbedingungen bot einen herrlichen Ausblick auf die Scherren mit den bunten Holzhäuschen und auf die smaragdgrünen Gewässer mit unzähligen Booten der norwegischen Feiertäglar.

Zur Bezahlung der Tankrechnung konnten wir unsere mitgeführten US-\$ beim Truckfahrer nicht anbringen. Die Bezahlung erfolgte mit dem guten alten Eurocheck. Zur Übernachtung fanden wir eine zur Gästepension umgebaute alte Villa mitten in Bergen. Ein Rundgang durch den Hafen, die Altstadt mit ihren bunten, eng zusammenstehenden Holzhäuschen und ein Abendessen im Hafenrestaurant - alles bei Kaiserwetter - schlossen den ersten Reisetag ab.

Die Abfahrt zum Flughafen am Pfingstmontag verzögerte sich wegen einer kleinen Verletzung Helmut's und des daher notwendig gewordenen Besuches der Krankenhausambulanz bis zum Mittag. Nach Auskunft des Meteorologen erwartete uns auf der Strecke nach Reykjavik, dem längsten Abschnitt dieser Reise (791 NM), gutes Wetter, so daß wir im Flugplan eine Gesamtflugzeit von 6:30

h eintrugen. Ab den Faeroer Inseln war mit tieferliegender Bewölkung zu rechnen, die unsere Flugfläche 100 jedoch nicht erreichen sollte. Für diese Wasserstrecke zogen wir erstmals die Thermounterwasche und die Überlebensanzüge an. Rettungsinsel und eine roter Tasche mit allen wichtigen Überlebensausrüstungen (u. a. wasserdichtes ELT und Handfunkgerät, mobiles GPS...) wurden an den vorgesehenen Platz verstaut. So hatten wir einen Abflug bei bestem Wetter und konnten aus unserer Höhe nur wenige Schaumkronen und die norwegischen Bohrinseln der Erdölfelder vor der Küste als kleine Punkte beobachten. In unserer Flughöhe war auf der Strecke zwischen Bergen und Reykjavik die Funkverbindung auf der UKW-Frequenz nur wenige Minuten unterbrochen. Auf halbem Weg zog sich unter uns die Wolkendecke zu, so daß der Flugplatz auf Vagar nur durch gelegentliche Wolkenslücken sichtbar war.

Island mit seinen Gletschern, Vulkanen und Dampfquellen erreichten wir vom Südosten bei dem NDB INGO.



Fast 13000 km über zwei Kontinente mit der Mooney

Allerdings versteckten sich die Küste und die Gletscher des Vatnajökull mit seinen Vulkanen in einer tieferliegenden Stratusschicht, durch die nur die höchsten Erhebungen ein wenig durchschimmerten. Island blieb während der gesamten Strecke entlang der Südküste wolkenverhüllt. Wegen der niedrigen Außentemperatur von minus 20 °C baten wir den Controller, unseren Sinkflug bis zum Erreichen des Platzes zu verzögern, da wir beim Eintauchen des kalten Flugzeugs in die Wolkendecke mit Vereisung zu rechnen hatten. Westlich von Reykjavik führte der Sinkflug dann durch aufgelockerte Bewölkung und war problemlos.

Wir übernachteten in dem Loftlair-Hotel, das gegenüber dem Vorfeld auf der anderen Straßenseite liegt und zu Fuß zu erreichen ist. Zum Briefing am nächsten Morgen beim Flugservice lagen die Unterlagen zur Wetterberatung für den Weiterflug nach Narsarsuaq (1) bereits vor. Der Service umfaßt hier auch die Erstellung des Flugplanes einschließlich der Kraftstoffberechnung. So wird für den Weiterflug jeder einzelnen Maschine sichergestellt, daß die Berechnungen der Flugzeiten zum Zielflughafen, zum Alternate sowie die ausgewiesenen Reservezeiten auf Grundlage der aktuellsten Wetterinformationen entlang der Flugroute erfolgen. Der Grund hierfür ist sicher das Bemühen, den praktisch unausweichlichen Totalausfall bei eventuell fehlerhafter Berechnung der Leistungsdaten zu vermeiden. Uns stand zum Abflug nur ausnehmend gutes Wetter bevor: Der Berater sagte, es sei einer der wenigen Tage im Jahr, wo man einem Flug nach Grönland bedenkenlos zustimmen könnte. Über ganz Grönland ein Hochdruckgebiet mit 1022 hPa.



Eisberg voraus! Treibeis vor der Küste Grönlands

und alle Küstenstreifen frei von Seenebel. So starteten wir zunächst in FL 80 und genossen den Flug. Zwei Positionsmeldungen wurden per Relais einer nachfolgenden, höher fliegenden Piper Seneca übermittelt. Mit dem Näherkommen an die grönländische Südostküste sahen wir dann erstmals riesige Treibeisfelder und danach die unwirklich erscheinende Küstenkonturen aus Fels und Eis. Eine gesicherte Notlandung ist auf dieser Strecke zweifelsfrei nicht möglich. Nach einem weiteren Steigflug trieb uns der Rückenwind schnell über das mehr als 9000 ft MSL hohe Inland des dem Fjord von Narsarsuaq zu. Inzwischen funktionierte auch

der Funkverkehr mit Sondrestrom Information. Der Einflug in den Fjordbereich von Narsarsuaq war von Fallwinden und erheblichen Turbulenzen begleitet. Kein Anflug, den ich mir unter IMC-Bedingungen je zumuten möchte! Nach fünf Stunden Flugzeit war Narsarsuaq erreicht. Ein wenig stolz dachte ich an den Flug im Cockpit eines Lufthansa-Jumbos zurück, als ich den Piloten meine Absicht erklärte, und man mir zur Verdeutlichung der Verhältnisse in Grönland von Narsarsuaq Tower einen aktuellen Wetterbericht einholte: Starker Wind, 4 km Sicht, Schneeregen ...

Als nächste Etappe war Goose Bay (2) in Labrador geplant, und es war zu klären, ob angesichts der in Grönland schnell wechselnden Wetterlagen, aber auch angesichts der Preise für Hotel und Verpflegung, ein sofortiger Weiterflug möglich sei. Die Wetterkarte zeigt auf der Strecke über Labrador eine Feuchtluftmasse mit niedrigen Untergrenzen und einer Nullgradgrenze bei 4000 ft. Dies erschien angesichts des unbekannteren Terrains mit hügeliger Landschaft zum Weiterflug nicht ausreichend. Wir übernachteten daher in dem aus vielen Berichten bekannten Hotel in Narsarsuaq und hatten Gelegenheit zu einem Spaziergang auf dem von den alliierten Streitkräften angelegten Flugplatz, von dem jetzt nur noch Teilflächen genutzt werden, und der ehemals vermutlich aus meteorologischen Gründen im inneren Bereich des Fjords angelegt worden war. Er war Zwischenstation bei Überführungs- und Transportflügen während des zweiten Weltkrieges und dient heute den meisten Überführungspiloten von Privat- und

Geschäftsreiseflugzeugen als Zwischenstopp auf der kürzesten Verbindung Reykjavik - Goose Bay sowie der Abfertigung von Touristenflügen aus Island und Dänemark. Grönland ist inzwischen ein selbständiger Staat, dessen Verwaltung von den Dänen unterstützt wird. So ist zu erklären, daß die Flugsicherung und die Wetterberatung von dänischem Personal wahrgenommen wird. Offenkundig wurde bei unserem kurzen Besuch auch, daß die Einheimischen mit der Zivilisation a la Plattenbauten nur bedingt fertig werden und die veränderten Lebensbedingungen durch Alkoholkonsum weitverbreitete Probleme schafft. Erste Bekanntschaft machten wir mit einer Plage des Nordens: den in den flachen, weiteflächigen Gewässern beheimateten Mücken. Am nächsten Morgen war die Vorhersage für Labrador See und war im unkontrollierten Luftraum in 3500 Fuß Höhe bei geringen Plusstemperaturen zu durchfliegen. Beim Abflug von Narsarsuaq über das NDB Simiutaq herrschte Bilderbuchwetter. Nach einer guten Stunde tauchte die Mooney in die vorhergesagte Feuchtluftmasse ein: für eineinhalb Stunden keine Sicht, schwache Turbulenz und unterschiedlich starker Regen. Die vorgeschriebenen Meldungen der Position (in Breiten- und Längengraden) und die voraussichtlichen Überflugzeiten der nächsten und der darauffolgenden Positionen wurden freundlicherweise von Linienflugzeugbesatzungen der Lufthansa und der TWA über Kurzweile an Gander in Kanada übermittelt. Die kanadische Ostküste kündigte sich durch Treibeisfelder an.

Der  
**STORE**  
mit hochwertiger Markenmode  
für Damen und Herren.

**VIP**  
**CLOTHING**

VIP CLOTHING Uhländstraße 16 63762 Großbostheim Fon 99 52 90

So finden Sie uns:

Zufahrt zur Uhländstraße über die Babenhäuserstraße.

Öffnungszeiten:

Di - Fr von 10.00 - 18.00 Uhr • Sa von 10.00 - 14.00 Uhr

Gute Sicht bei einer durch schwachen Dunst gedämpften Helligkeit ließ die hügelige Küstenlandschaft zunächst schemenhaft erkennen. Nach Passieren der Küste überflogen wir eine Schotterpiste, die zur Landung geeignet gewesen wäre. Wir meldeten uns bei Gander Control und schalteten wenig später auf Goose Bay Approach um. Nach fünf Stunden Flugzeit war der betriebsame Militärflugplatz erreicht. Wir waren in Nordamerika! Ground Control führte uns zum örtliche FBO „Woodwards“, der in den nächsten vier Tagen die Basis unseres Interesses sein sollte. Die Mitarbeiter von Woodward sind auf dem Militärflugplatz auch für die Betreuung der zivilen Flieger zuständig und übernehmen neben der Versorgung des Flugzeuges mit Kraftstoff den Transport der Besatzungen zum Hotel und stehen mit Rat und Tat zur Seite. Für die Wetter- und Flugberatung steht ein Telefon zur Verfügung. Um Platz und Gewicht für die Tour durch Amerika zu sparen, lagerten wir die mitgeführte Rettungsinsel bei Woodward ein.

Etappenziel am nächsten Tag sollte Bangor ((4), US-Bundesstaat Main) mit einem Zwischenstopp in Sept Iles (3) am Sankt Lorenz Strom sein. Die Wetterberatung sagte diffiziles Flugwetter auf der Strecke und mäßige Untergrenzen sowie Sichten für die Landung voraus. Handicap auf der Strecke waren Vereisungsbedingungen ab 4000 ft MSL bei einer Hindernishöhe von 3450 ft MSL. Nach mehrfachen und längeren Beratungen stimmte der Berater der Flight Service Station einem Sichtflug zu. Der Flug führte entlang der IFR-Route. Vereinzelt tiefere Wolken wurden zunächst umflo-



Die Stationen auf dem amerikanischen Kontinent

gen. Auf halber Strecke streifte die Mooney eine Wolke, die nicht ohne weiteres umfliegbar war, und setzte an der Tragflächennase

und der Windschutzscheibe sofort einige Millimeter Eis an. In dem voraus liegenden, weiter ansteigenden Gelände lagen Wolkenbänke, die nach dieser Erfahrung kompromißlos zu meiden waren. In dieser Situation entschieden wir uns als Neulinge in diesem unwirtlichen Gelände zur Umkehr nach Goose Bay. Mit Hilfe von Woodward übernachteten wir wieder im Labrador Inn.

Das Wetter am nächsten Tag hatte es in sich: Temperatur 4 Grad Celsius, Chillfaktor -6 Grad (d.h. es erscheint durch Wind und Luftfeuchte um 6 Grad kälter), 40 bis 50 Knoten Wind, starke Regenschauer und tiefe Wolkenuntergrenzen. Der Stationsleiter von Woodward empfing uns: „Heute ist nicht euer Wetter“, und wir nahmen ein weiteres mal Quartier im Labrador Inn. Am darauffolgenden Tag hatte sich die Wolkenbasis auf 2000 ft angehoben, Wind noch um 30 Kt. Auch die Nullgradgrenze war etwas gestiegen. Ein Geschäftsreisejet gab in einem Met-Report die Wolkenobergrenze mit 6000 ft an. Die Landebedingungen in Sept Iles waren gut für einen IFR-Approach. Der IFR-Flugplan wurde akzeptiert.



Die Langstreckenflieger Ulrich Pietzner und Helmut Heinböckel vor ihrer Mooney D-EFFS auf dem Flugplatz Narsarsuaq in Grönland



Grönlands Küste - hinter dem Gletscher am Anfang des Fjords ist die Eiskappe Grönlands zu erkennen

Abflug über Goose Bay Departure Route 1. Noch in der Rechtskurve nach Süden flog die Mooney in 2000 ft MSL in die Wolkendecke ein. Eisansatz begann sofort, nahm aber nur langsam zu. In 4000 ft stieg die Maschine allerdings nicht mehr. Departure genehmigte den sofortigen Sinkflug auf 2500 ft. Wieder Umkehr! Bis zur Landung mußten wir wegen eines anfliegenden Jets „low on fuel“, fünfzehn Minuten in den Wolken kreisen.

Der fünfte Tag in Goose Bay bescherte einwandfreies VFR-Wetter und es folgte ein wunderbarer Flug durch die hügelige, von Seen und Flüssen durchzogene Wildnis Nordkanadas. Nach problemloser Landung in Sept Iles wurden wir herzlich empfangen. Nicht nur, daß sich die Truckfahrer von Esso und Shell im Wettbewerb bemühten, uns Kraftstoff zu verkaufen, der Lotse auf dem Tower unterstützte uns für den sofortigen Weiterflug nach Bangor bei der Flug- und Wetterberatung und den Formalitäten zur Einreise in die USA umfassend. Bei der Einreise in die USA ist

neben dem Vorhandensein eines Einreisevisums darauf zu achten, daß der amerikanische Zoll im Voraus, am besten per Telefax, über die Daten des Fluges und die einreisenden Personen informiert wird.

VFR-Abflug in Sept Iles, dann längs der Nordseite des Sankt Lorenz Stromes entlang bis zum Erreichen von Baie Cameau, der ersten Engstelle des Stromes, Linkskurve auf Südkurs durch Quebec und New Brunswick. Einflug in den US-Bundesstaat Maine, dem Luftraum von Boston Control. Nachdem der Kontakt zur Kanadischen Kontrollstelle verloren gegangen war, hatten wir keine Hinweise auf weitere Frequenzen. Wir riefen Boston Control. Der freundliche Controller ließ sich unsere Flugdaten geben und empfahl uns, für den VFR-Flug „Flight-Following“ anzufordern. Nach kurzer Erläuterung dieses Verfahrens nahmen wir das Angebot dankend an, erhielten einen Transpondercode, und wurden - in der Kommunikation vergleichbar einem CVFR-Flug in Deutschland - bis zur Landung in

Bangor von den zuständigen Controllern längs der Strecke begleitet.

Da wir unterwegs etwas gebummelt hatten, war die Ankunft 30 Minuten verspätet und damit nach Feierabend der behördlichen Dienste. Wir wurden von einem Dreiergespann empfangen: jeweils ein Vertreter des Zolles, der Einwanderungsbehörde und des Landwirtschaftsministeriums. Trotz der zu leistenden Überstunden waren sie freundlich und gründlich in der Befragung nach Sinn und Zweck des Fluges. Nachdem wir offensichtlich glaubhaft versichert hatten, daß wir in friedlicher Absicht als Pleasure-Flight die Grenzen überflogen hatten, gaben sich die Beamten nach dem Ausfüllen einer größeren Anzahl von Formblättern mit einem kurzen Blick ins Flugzeuginnere zufrieden. Wegen der Erhebung von \$ 50 Abfertigungsgebühr entschuldigte man sich, zusätzlich waren dann noch \$ 20 wegen der Überstunde fällig.

Der Service des FBO's beim

Belanken der Maschine und der Beschaffung eines Hotels war - wie überall in USA - exzellent. So gehört es zum üblichen Service des Hotels, die Gäste kostenfrei mit einem Shuttlebus vom Flugplatz abzuholen und wieder zurückzubringen, bei einem mehrwöchigen Rundflug ein nicht zu vernachlässigender Posten.

Wie es sich im Bundesstaat Maine gehört, gab es zum Abendessen einen riesigen Teller gegrillter und frittierter Meeresfrüchte und Fisch, dazu ein großes Bier!

Da sich in den nordöstlichen und mittleren US-Staaten für die Jahreszeit immer noch zu viele Tiefdruckgebiete (und damit Schlechtwetter) herumtrieben, entschlossen wir uns, längs der kanadischen Grenze nach Westen weiterzufliegen.

In Bangor befanden wir uns am Rande eines Tiefs, so daß der Abflug mit einem IFR-Flugplan in Richtung Westen zur großen Seenplatte nach Buffalo ((5), Staat New York) erfolgte. Die gewählte Flugfläche 80 führte im Bereich der Berge von Vermont zu klarem Raueisansatz. Montreal Control genehmigte auf unsere Anforderung hin sofort FL 070, später FL 060, um abzutauen. Ab dem Lake Ontario stellten sich dann CAVOK Wetterbedingungen ein, so daß mich der Ausblick auf das am Südufer gelegene Kraftwerk J A. Fitzpatrick in den Herbst des Jahres 1974 zurückversetzte, als ich hier, zur ergänzenden Ausbildung als Inbetriebsetzungsingenieur, im Rahmen eines Lizenzabkommens meines damaligen Arbeitgebers, bei der Inbetriebsetzung des Kraftwerkes mitarbeiten durfte. Damals hatte ich guten Kontakt zu einem Farmersohn und Champion-Besitzer, mit dessen Maschine ich vom Airstrip der Farm aus die Gegend schon vor 24 Jahren kennengelernt hatte.

Wegen des guten Wetters und des Zeitverlustes in Goose Bay wurde der Flug von Buffalo am gleichen Tag nach Lansing ((6), Michigan) fortgesetzt. Hier im Bereich der großen Städte Buffalo, Cleveland, Chicago und Detroit längs der



## Insektenschutzfenster und -türen

- Aus zierlichem Aluminium-Profil
- Kaum sichtbares Fiberglasgewebe
- Maßgefertigt
- Verschiedene Farbvarianten
- Rahmen zum Einhängen oder als Dreh- bzw. Schiebeelemente

Heinrich  
**SCHLETT**  
Schreinermeister

Radheimer Str. 24 - 64850 Schaalheim-Mosbach - Telefon (06073) 731010 - Fax 88537

Seen war dichter Flugverkehr, der auch für uns als Kleinflieger problemlos abgewickelt wurde.

Wir hatten die amerikanischen Besonderheiten der Flugabwicklung inzwischen besser kennen und schätzen gelernt: Wetter- und Flugberatung erhält man grundsätzlich telefonisch über die kostenfreie Rufnummer 0800 WX-BRIEF von einem (!) Berater der Flight Service Station (FSS). Der Berater nimmt am Ende der Beratung auch gleich den Flugplan entgegen. Fliegt man dann nach Instrumentenflugregeln ab, wird der Plan automatisch aktiviert, bei einem Sichtflug ist zur Aktivierung die Flight Service Station zu rufen oder man bittet den Controller, dies zu erledigen. Wie überall ist nach dem Flug der Flugplan unbedingt zu schließen. Flight Following für VFR-Flüge haben wir jeweils bei Ground Control, dem Tower oder einer folgenden Frequenz unter Hinweis auf unseren VFR-Flugplan angefordert.

In Lansing übernachteten wir im Hilton-Hotel zum Crew Member Tarif von \$ 40 für unser Zimmer mit zwei Doppelbetten, im Preis eingeschlossen die Fahrten zwischen Flughafen und Hotel mit dem Hotelbus!

Die Weiterreise führte nach Überquerung des Michigan Sees bei Green Bay durch die dünn besiedelten, unwegsamen und sumpfige Gebiete von Wisconsin, Minnesota und Nord Dakota nach Bismarck (7) am Missouri. Etwa 20 NM vor Bismarck zog sich die Wolkendecke des südlich liegenden Schlechtwettergebietes in Flugrichtung langsam zu, die Wolkenbasis sank immer weiter ab, das schlechtere Wetter hatte sich etwas weiter nördlich verlagert als vorausgesagt. Nachdem wir mit einem VFR-Flugplan unterwegs waren, baten wir um eine IFR-Freigabe und um einen ILS-Anflug, was der Controller sofort und ohne weitere Rückfragen genehmigte. Um in der Stadt eine Kleinigkeit zu essen, stellte uns der FBO einen Wagen zur Verfügung, ganz ohne Landegebühr oder sonstige Kosten!

Der Weiterflug am selben Tag sollte an den Rand der Rocky Mountains nach Great Falls (Montana) führen. Wegen des nach wie vor schlechten Wetters starteten wir mit einem IFR-Flugplan. Als sich wieder Bodensicht einstellte, befanden wir uns über karstigem, steinigem, oft bizarr ausschauendem Gelände an der Grenze von North Dakota nach Montana. Der Boden ist vom Regen ausgewa-



Nicht der Fudschijama - aber ebenso mächtig und schön: Vulkane in den Staaten Washington und Oregon

schen und zeigt die bizarrsten Formen und Gestalten. Wir passierten einen Bergrücken mit 3625 ft Höhe. Der Rockies kamen näher und bei guter Fernsicht waren ausgewachsene CB's im Bereich von Great Falls zu sehen. Das Stormscope deutete auf intensive Gewittertätigkeit hin, was der Controller bestätigte. Wir suchten eine Alternative und wählten Havre (8), das nördlich vom ursprünglichen Kurs liegt und durch Unterfliegen einer nur geringer aktiven Wolkenfront über dem lokalen, 6916 hohen Gebirge zu erreichen war. Um flexibler in der gebirgigen Gegend fliegen zu können, cancelten wir IFR und unterflogen die gewittrige Wolkenfront in einem breiten Tal. Der Flugplatz in Havre hat keine Towerbesetzung, verfügt aber über ein veröffentlichtes NDB-Anflugverfahren. Die Wetterdaten werden von einer automatisierten ATIS-Station fortlaufend ausgestrahlt. Nach der Landung standen wir völlig alleine auf dem Vorfeld und banden den Flieger an vorhandene Betonklötze an. Im frei zugängliche Empfangsgebäude keine Menschenseele! Wir schlossen den Flugplan über Telefon. Erstmals mussten wir ein Taxi rufen, um ein Hotel zu finden - alle angerufenen Hotels waren ausgebucht. Die Stadt entpuppte sich

als kleines Las Vegas mit Spielhöhlen und Nachtclubs. Wir zogen es vor, uns auf den nächsten Flugtag zu konzentrieren.

Am nächsten Morgen soll die Reise nach Spokane im Staat Washington führen. Wegen der immer noch vorhandenen feuchten Luftmassen in den Bergen herrschten schlechte Sichten, eine durchgehende Wolkendecke lag in ca. 6000 ft MSL. Der Flugberater riet zunächst von einem Flug am Morgen ab. Mittags war wieder mit Gewittern zu rechnen. Ich wies auf meine Alpenfliegerfahrten hin, schlug eine Route vor, die über Cut Bank führt und ab dort einem engen Taleinschnitt nach Glacier Parks (9), Montana) folgt. Der Flugplan wurde angenommen. Der Flug verlief ohne Probleme, erforderte aber wegen der mäßigen Sichten in dem unbekanntem, von teilweise über 10000 ft hohen Bergen umgebenen Taleinschnitts volle Aufmerksamkeit für Wind, Wetter und Navigation. Glacier Parks Airfield ist ein großer Platz ohne Towerbesetzung und koordiniert sich durch die Meldungen der Piloten auf der UNICOM-Frequenz selbst. Der Platz ist von der Größe und seiner Lage mit Samaden vergleichbar, der örtliche FBO befindet sich allerdings in einer großzügigen, luxuriös ausgestatteten Abfertigungshalle. Auf dem Vorfeld sind unzählige Flugzeuge in langen Reihen geparkt. Keine Zeit zum Verweilen, denn nördlich der Route nach Spokane (10) bauten sich langsam wieder die ersten Gewitter auf. Nach einem landschaftlich reizvollen Gebirgsflug dann Landung in Felds Field, einem geschäftigen Flugplatz der

General Aviation in Spokane.

Pause für Mensch und Maschine. Helmut und ich quartierten uns im Haus meiner Schwester am Clear Lake ein und hatten Gelegenheit, an der Graduierungsfeier meines Neffen an der Washington Eastern University teilzunehmen.

An der Mooney war eine 50-h-Kontrolle fällig. Die von Felts Field Aviation in meinem Beisein penibel durchgeführte Kontrolle ergab keine nennenswerte Beanstandung an der Maschine.

Nach ein paar Tagen der Entspannung mit Familienfeier und Ausflügen in die Umgebung ging die Reise weiter: in einem Leg über die Berge von Washington und Oregon ein Stück längs der Pazifikküste Kaliforniens und dann mit Südwestkurs über das Nappa-Valley und die kaskadenförmigen Gebirgszüge nach Sacramento (11), der Hauptstadt Kaliforniens. Der Flug war mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 138 KT einer der schnellsten Abschnitte.

Getrieben wurden wir von einem trockenen Nordwind bei damit verbundenen sehr guten Sichten. Natürlich war der Flug über den Bergen von Washington und Oregon zum Pazifik landschaftlich sehr reizvoll. Die Spitzen von Mount Rainier, Mount Sainte Helen und Mount Lassen ragten weit über den leichten Bodendunst der Gebirgslandschaft hinaus und markierten in der Ferne unseren Flugweg. Auch das Fehlen der Spitze des Mount Sainte Helen, die bei seiner Eruption im Jahr 1989 einfach weggesprengt worden war, war an der Kontour deutlich erkennbar.

### **der fliegerladen**

ist der Laden für Flieger

Ihr Partner für Flugbedarf aller Art

ICAO-Karten 1999 ab 25.03.

ein Besuch lohnt sich immer

Flugplatz Aschaffenburg-Großostheim

Tel.: 06026/994 994, Fax: 994996

Meine Verwandten erinnern sich noch an den dadurch verursachten Ascheregen im 200 Meilen entfernten Spokane, der den Boden mehrere Zentimeter bedeckte. Wegen der hohen Windgeschwindigkeit war beim Überfliegen der Gebirgskette äußerste Konzentration angesagt, denn wo eine Mooney mit stark gedrosseltem Motor 1000 ft/min steigt, sind nicht allzu weit auch Abwindfelder, die das Steigvermögen einer Mooney mit Sicherheit erheblich überfordern würden.

Die Pazifikküste zeigte sich uns von der besten Seite: trockene klare Luft mit hervorragender Fernsicht, dies blieb so längs der ganzen Strecke bis Sacramento Executive Airfield.

Interessant waren Anflug und Landung in Executive Airfield in verschiedener Hinsicht: Zunächst informierte uns Approach: „D-EFFS, your traffic is a Boeing 747 northbound“. Sie war im Anflug auf Sacramento International und flog direkt vor unserer Nase vorbei. Die Turbulenzen trafen uns voll, es waren die mit Abstand schwersten auf dem ganzen Flug. Nach der Landung stellten wir dann fest, daß wir in ein sich auflösendes Flugmeeting hineingeraten waren. Unzählige Maschinen rollten in langen Schlangen in Richtung Startposition.

In Sacramento waren wir im Haus von Helmut's Schwester untergebracht. Wir nutzten die Zeit für Ausflüge zur Stinson Beach/Golden Gate und nach Sausalito, mit Blick auf San Francisco, die Insel Alcatraz und Oaklandbridge.

Abweichend von den üblichen Gepflogenheit der Flugplätze war auf dem Executive Airport eine Tie down fee zu entrichten. Bei den Controllern und Towerbesatzungen stieß unser Deutsches Kennzeichen immer wieder auf Unkenntnis. „D-EFFS, is this a canadian registered aircraft?“ „Negative Sir, this a german registered Mooney!“ Überrascht war auch die seit über zwanzig Jahre in Sacramento lebende Sekretärin einer örtlichen Flugschule: Heidi aus Köln versicherte, daß wir das erste deutsch registrierte Kleinflugzeug auf dem Platz seien, das Sie gesehen habe, und machte zur Erinnerung sofort eine Aufnahme der Maschine mit ihrer Digitalkamera. Der Weiterflug führte, bei bestem kalifornischem Wetter, vorbei an den noch immer schneebedeckten Gipfeln der Sierra Nevada und dem Lake Tahoe, über ausgetrocknete Salzseen, über das Stadtzentrum von Las Vegas (Nevada) und über Nellis Airforce Base zum nördlichen Ende des Grand Canyons, nach Page ((12), Arizona) am Lake Powell. Der Überflug über die riesige, begrünte Flächenstadt Las Vegas ließ ahnen, welcher Wasserverbrauch in dieser Wüstenregion zum Erhalt der Grünflächen erforderlich ist. In der trockenen

Luft erschienen die Canyonlandschaften entlang der Strecke, mit ihren Farb- und Schattenspielen, wie das Panoramabild eines Westernfilmes. Beeindruckende, unvergeßliche Landschaftsbilder! Am nächsten Morgen sollte sich der Abflug von Page nach Garden City ((13), Kansas) zwei Stunden verzögern, nachdem der Pilot einer Cessna 180 auf Floats vergessen hatte, sein Fahrwerk auszufahren und nun auf den Schwimmern stehend die Piste blockierte, bis ein Kundiger die Räder hydraulisch ausgefahren hatte. Den weiteren Weg der Heimreise hatten wir über Kansas gewählt, da nördlich, über Salt Lake City (Utah) und Denver (Colorado), ein Schlechtwettergebiet mit Gewittern und z.T. starken Schneefällen lag. Wir verließen die Rocky Mountains in New Mexico zwischen Cimarron und Santa Fe, vorbei an über 13000 ft hohen Bergen über einen letzten Paß. Begleitet von heftigen Turbulenzen der Leeseite der Berge und der aufkommenden Thermik sanken wir dann bis auf 7000 ft. Das Farmland des brettebenen mittlere Westen lag mit seiner Weite wie ein Kitschpostkarte vor uns und zeigte zahllose, in Reih und Glied angeordneten runde Rieselfelder und später exakt quadratisch abgesteckte Weizen und Maisfelder dieses fruchtbareren Landstrichs. Kurzer Tankstopp auf dem gepflegten Flugplatz Garden City. Weiterflug nach Hastings ((14), Nebraska) mit der schwierigsten Seitenwindlandung des gesamten Fluges; 40 KT Crosswindkomponente mit starken Turbulenzen waren die Grenze des Machbaren. Die weitere Heimreise führte von Hastings zunächst über Fort Dod-



Page/Arizona am berühmten Lake Powell; am linken Bildrand sind gerade noch die Staumauer und der Canyon des Colorado sichtbar

ge ((15), Iowa) und Green Bay ((16), Wisconsin) nach Sault Sainte Marie (17) in Kanada (Ontario). Eindrucksvoll war auch der Flugabschnitt von Sault Sainte Marie nach Warbush ((18), Quebec); 786 NM über Hügel, unzählige Seen und Wälder, und dann, mitten in der Landschaft, der Eisenerzabbau in Warbush mit

seinen riesigen Abraumhalden. Ein Flugplatz mit allen Einrichtungen lud nach insgesamt 1005 NM Flugdistanz an diesem Tag, begleitet von den Farben eines herrlichen Sonnenuntergangs, zur Landung ein. Auf dem Weg nach Goose Bay (19) kreuzten wir am nächsten Morgen drei Hochspannungsleitungen, die, wie mit dem Lineal gezogen, bestimmt an die



Hochspannungsleitungen durch die Sumpf- und Seenlandschaft im Nordosten Kanadas, kerzengerade bis zum Horizont

100 km Richtung Nordosten sichtbar waren. Rätselhaft blieb uns, wie diese Leitungen in dem unwegsamen Gelände ohne Straße und Schiene gebaut worden sind. Wo immer wir hinkamen, wurden wir freundlich aufgenommen und erhielten jede gewünschte Unterstützung. So erhielten wir, neben Aufmerksamkeiten wie der Sichtflugkarte von Nebraska des Piloten einer zweimotorigen Regierungsmaschine und kleinen Werbegeschenken der Flugplatzmanagerin von Fort Dodge, von den militärischen Flugberatern in Goose Bay und den FSS-Beratern längs unsere Route in Kanada und USA, entgegen allen Dienstvorschriften, zusätzlich benötigte Unterlagen zur Verfügung gestellt.

In Goose Bay nehmen wir bei Woodward wieder unsere Rettungsinsel in Empfang, putzen die Mooney und lokalisieren als Grund einer zu niedrigen Abgas-temperaturanzeige des dritten Zylinders einen Defekt des Thermoelementanschlußkabels.

Am folgenden Tag wollten wir bis Reykjavik kommen und starteten um 7:00 Uhr früh in Richtung Narsarsuaq (20). Ein problemloser Flug. Unsere obligatorischen Positionsmeldungen wurden von dem Piloten eines Pilatus Werkflugzeuges übermittelt.

Der Meteorologe in Sondrestromford rief beim telefonischen Wetterbriefing, wegen einer auf der Ostseite Grönlands liegenden ausgedehnten Feuchtluftmasse und Vereisungsbedingungen für den Weiterflug nach Reykjavik von einer Überquerung des Inlandsees ab. Nach kurzer Beratung entschlossen wir uns daher, die grönländische Südspitze zu umfliegen, um die Feuchtluft dann im unkontrollierten Luftraum in 3500 ft MSL zu passieren. Bei bester Sicht umflogen wir die Südspitze Grönlands mit ihren Bergen und Gletschern, den Fjorden und dem Packeis, und nahmen über dem NDB Prince Christian Sund Kurs auf Reykjavik. Voraus beginnt sich tief liegender Stratus auszubreiten, der allmählich ansteigt und uns alsbald einhüllt. Im Bereich unserer Flughöhe von 3500 ft finden wir anfangs die Möglichkeit, zwischen Layern zu fliegen. Im letzten Drittel der 780 NM langen Strecke stecken wir aber durchgehend in der Waschküche mit unterschiedlich starkem Regen bei mäßigen Turbulenzen und Temperaturen von 2-3 °C. Inzwischen ist es spät geworden: 5:12 Stunden Flugzeit bis Narsarsuaq, dort 2:00 Stunden Abfertigung, eine Flugzeit von 7:30 Stunden bis Reykjavik und eine Zeitverschiebung von vier Stunden ergeben nach dem Start um 7:00 Uhr Ortszeit in Goose Bay für die Landung in Reykjavik etwa Mitternacht. Zu so später Stunde fand sich dann leider keine hilfreiche Airlinerbesatzung mehr am Himmel, um

Positionsmeldungen weiterzugeben. Fliegen so ganz ohne die Möglichkeit einer Funkverbindung: ein ungewohntes Gefühl. Mit dem Wiederbeginn des Aufblinkens des Transponders machte sich Erleichterung bemerkbar. Der Controller hatte keinen weiteren Verkehr und führte uns freundlicherweise um vorausliegende stärkere Schauer herum. Die

Nachtlandung im fahlen Licht der nicht untergehenden Sonne war problemlos. Unser längster Flugtag, mit einer Gesamtflugzeit von 12:42 Stunden und einer zurückgelegten Distanz von 1457 NM war zu Ende. Ein Weiterflug am nächsten Tag scheiterte an einem Schlechtwettergebiet mit Vereisungsbedingungen zwischen Island und Schottland in Verbin-

dung mit Einschränkungen der nutzbaren Flughöhen wegen militärischer Manöver in diesem Luftraum. Ein Rückflug über Bergen in Norwegen schied wegen des starken Gegenwindes und der dadurch bedingten unzureichenden Kraftstoffreserven aus. So nutzten wir den Nachmittag, um den Warmwasserspeicher Reykjaviks und seinen Geysir zu besichtigen.

## Hallo, liebe Mitglieder!

Der Flugsportclub hat in den vergangenen Jahren viele Unternehmungen mit und für unsere Flugplatznachbarn gestartet. Nicht zuletzt dank der großzügigen Unterstützung einiger Vereinsmitglieder konnten wir mit „Aktivisten“ der Städtepartnerschaft zwischen Carbon Blanc und Großostheim mehrere Flüge nach Bordeaux unternehmen - und wir hatten selbst viel Spaß dabei! Insbesondere unsere Beteiligung an der Jubiläumsfeier zum 20-jährigen Bestehen der Partnerschaft im Jahr 1997 war ein großartiger Ausflug: 11 Flugzeuge aus Großostheim bevölkerten den Flughafen von Bordeaux!

Gemeinsam mit der Pfarrgemeinde St. Pius in Ringheim sind auch interessante Kontakte nach Vraux / Frankreich zustande gekommen. Eine unselbige Verknüpfung beider Orte im 2. Weltkrieg - ein britischer Flugplatz bei Vraux war das Ziel des einzigen vom alten Flugplatz aus gestarteten Bombenangriffs - war der Anlaß für diesen erfreulichen neuen Kontakt. Flüge zum nahe Vraux gelegenen Flugplatz Epemay werden sicher bald unternommen!

Entwicklungen am Flugplatz in Stichworten:

Die Start- und Landezahlen haben sich innerhalb von 10 Jahren von 55.000 auf heute 34.000 rückläufig entwickelt. Auf dem Gelände sind weniger Flugzeuge stationiert als in früheren Jahren. Durch Erwerb und Genehmigung des nördlichen Geländes ist es heute aber möglich, nahezu allen Mitgliedern eine Unterstellmöglichkeit für ihre Flieger anzubieten. Auch hier stationierte größere Geschäftsreiseflugzeuge - wichtig für viele Wirtschaftsbereiche unserer Region - werden helfen, Arbeitsplätze zu erhalten.

Die in den vergangenen zwei Jahren errichtete Halle mit Bürogebäude bietet der Flugzeugwerft beste Arbeitsbedingungen. Die Zahl der Beschäftigten ist weiter angewachsen, Auszubildende fanden einen Arbeitsplatz.

Die südlich gelegene Segelflughöhe wurde teilwei-

se um 18 m verbreitert und sichert somit langfristig den Segelflug an unserem Fluggelände.

Die 1989 begonnene Modernisierung der Segelflugzeug-Flotte ist mit Beschaffung eines DuoDiscus abgeschlossen. Die Motorflugzeuge wurde ersetzt, unser Flugzeugpark befinden sich inzwischen in einem ausgezeichneten technischen und optischen Zustand mit guter Ausrüstung. Ein gebraucht erstandener Kunststoffmotorsegler rundet dieses Bild positiv ab.

Im Juni vergangenen Jahres fand das 2. Großostheimer Flugplatzfest statt. Familienfreundlich sollte es wieder werden: Hüpfburg und Kinderkarussell, preiswerte Speisen und Getränke, Rundflüge gerade kostendeckend, Vorstellung aller Luftsportarten und interessanter Flugzeuge - und freier Eintritt. Hunderte von Kindern wurden vorbildlich durch unsere Fliegerjugend an verschiedenen Ständen betreut. So konnten Mutti und Vati sich ganz dem bunten Treiben auf dem Flugplatz widmen. Bei bestem Wetter durften wir einen sensationellen Besucheransturm erleben - die Bestätigung unseres Konzepts. Alles in allem war das Flugplatzfest eine gelungene Veranstaltung - und wir als Veranstalter hatten ebenso Freude daran wie die Besucher. Vielen Dank den unermüdeten Helfern, aber auch denjenigen, die durch Ihren finanziellen Beitrag diesen Erfolg ermöglicht haben!

1999 werden wir uns aktiv an den Feierlichkeiten „1200 Jahre Großostheim“ beteiligen. Höhepunkt werden die vom Vereinsring Großostheim, dem wir inzwischen angehören, organisierten Festtage vom 10. bis 12. Juli sein. Weitere interessante Termine sind in dieser Ausgabe der „RuC“ aufgelistet. Im Namen des gesamten Vorstandes wünsche ich allen Mitgliedern eine unfallfreie Saison mit zahlreichen wunderschönen Flugerlebnissen!

Charly Maletschek  
1. Vorsitzender des  
FSC Aschaffenburg-Großostheim



Ein Vergnügen für alle - das 2. Großostheimer Flugplatzfest 1998

Am nächsten Tag war die Schlechtwetterzone so weit nach Osten gezogen, daß wir das Manövergebiet östlich passieren konnten. Nach der Landung in Stornoway in Schottland nahmen uns auf dem einsam gelegenen Flughafen zwei Zöllner in Empfang und prüften unsere Papiere und das Flugzeug britisch-gründlich. Der sofortige Weiterflug nach Newcastle, an der Grenze Schottland / England führte bei aufgelockelter Bewölkung über die grüne, hügelige Landschaft des schottischen Hochlandes direkt über Loch Ness und Edinburgh. Wir flogen VFR und konnten so die Wolken meiden und die Eindrücke der grünen, malerischen Landschaft genießen. Auf dem geschäftigen Flugplatz in Newcastle wurden wir von dem zuständigen Handling Agent aufmerksam

betreut. Abendessen im örtlichen Aeroclub und Übernachtung in einem neu eröffneten Hotel nahe der Stadt. Zum Rückflug nach Aschaffenburg am nächsten Tag wurde uns für den Abflug ein Slot-Fenster von 15 Minuten vorgegeben, leider erst zwei Stunden später als von uns gewünscht. Als Ursache wurde eine Überlastung des Luftraumes über Amsterdam genannt. Positiv an der Verzögerung war, daß der Airway über der Nordsee nun frei von einer nach Osten abziehenden Störung war. Zum Durchflug des Luftraumes in Amsterdam wollte der Controller uns auf Flugfläche 110 steigen lassen, was wir aber wegen der Vereisungsbedingungen ablehnten. Nach Rücksprache mit einem Airlinerpiloten, der die IMC-Bedingungen bestätigte, genehmigte er schließlich die Beibehaltung der

Flugfläche 070. Münsterland und Ruhrgebiet empfingen uns mit schwülwärrer Luft. Überall bildeten sich Cumulanten. Die Piloten der Airliner im Raum Düsseldorf forderten unisono Kurswechsel zur Vermeidung der turbulenten Gewitterwolken an. Unser Stormscope zeigte im Bereich des östlichen Sauerlandes / Siegerlandes eine Zone geringerer Gewitteraktivitäten. So forderten und erhielten auch wir eine geänderte Freigabe für eine etwas weiter östlich liegende Route: Nach Passieren von Dortmund VOR Kurs direkt zum Gedaran VOR. Bei Gießen lag die Grenze der labilen Feuchtluft und des Wolkenfluges. Wir cancellen IFR und landeten nach unserem über dreieinhalbwöchigen, 106:30 Flugstunden langen und 12.664 NM weiten Rundflug wohlbehalten im Großostheimer Sonnenschein.

### Nachtrag

Drei Dinge holten uns nach dem Flug noch ein: Ein Hinweis des Aschaffener Towers, daß wir unsere Ankunft aus England, wegen der polizeilichen Vorschriften Bayerns, hätten telefonisch ankündigen sollen, die herannahende Gewitterfront mit starken Böen und Regenschauern während der Autofahrt nach Hause und, nachdem einige Wochen vergangen waren, Rechnungen über rund DM 1000 an Airway-Gebühren für den Bereich Norwegen-Island und Nordatlantik bis Goose Bay.

Zu erfahren war, daß Kanada beabsichtigt, ab diesem Jahr (1999) auch über dem Festland Airway-Gebühren zu erheben.

Ulrich Pietzner

## Edgar Kunz

schaft und um den Grundstückserwerb. Und hier hat sich Edgar

ren. Die gleiche Großzügigkeit ließ er dem Club zukommen, als wir

etliche Ausflüge, von der Isar-Floßfahrt bis zum Rhein in Flamm-