

FALLSCHIRM SEITE 21

MITTEN HINEIN INS BLAUE

EIN SPRUNG IN PARADIESISCHER KULISSE: FALLSCHIRM-WELTMEISTER KLAUS RENZ WAR ZUM SKYDIVE AUF DEN MALEDIVEN

MOTORFLUG SEITE 30

RAUS AUS DER PLATZRUNDE

ZWEI PILOTEN AUS REISEFINGEN MIT DER C42 AUF DEUTSCHLAND-TOUR

TITELTHEMA SEITE 4

NEUE HANDBÜCHER FÜR DIE AUSBILDUNG

DER BWLV HAT SEINE ATO-HANDBÜCHER GRUNDLEGENDE ÜBERARBEITET UND STELLT SIE DEN VEREINEN ZUR VERFÜGUNG



QUER DURCH DIE USA MIT DER CESSNA

SPÄTE LIEBE: MEINE C 140 UND ICH



Bei seiner USA-Reise lernte Andreas Ritter die enorme Weite des Landes kennen

Andreas Ritter hat ein Abenteuer gewagt, das nur wenige Piloten erleben dürfen: In der eigenen Cessna 140 ist er durch die USA geflogen und hat sein Flugzeug dabei auf Herz und Nieren getestet. Im Folgenden ein Erfahrungsbericht.

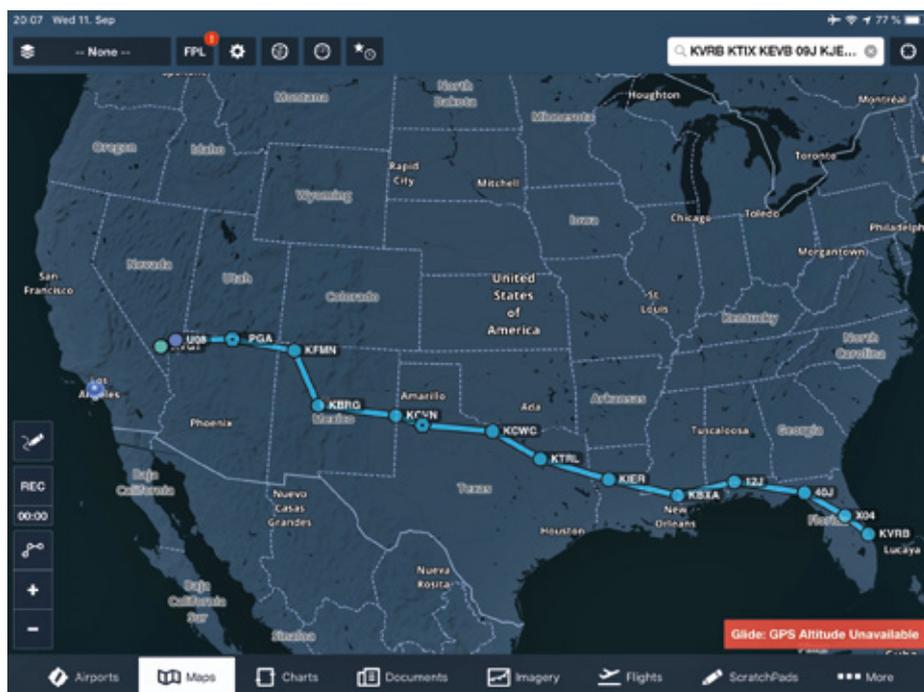
Die Geschichte meiner späten Liebe fängt mit Anke an. Anke ist eine Kollegin, eine gute Mechanikerin und Besitzerin einer wunderschönen 1947er-Bonanza. Für mich war die Welt der Vintage-Flugzeuge komplett neu, denn ich hatte bis



Trotz aller Widrigkeiten hat Pilot Andreas Ritter nie die Zuversicht verloren

dato hauptsächlich Airbuse für die Luft-hansa geflogen. Zusammen wollten Anke und ich eine Beech-18 erwerben.

Auf einer Vintage Air Show riet uns ein Beech 18-Besitzer zum Kauf einer Cessna 120 oder 140: „Die ersten paar Hundert Spornradlandungen macht man besser mit einem kleineren Flugzeug.“



Die Flugroute führte von North Las Vegas/Nevada bis nach Vero Beach/Florida

Gesagt, getan. Im September 2018 flogen wir nach LAX Los Angeles und fanden schließlich in Las Vegas eine Cessna 140 mit dem Kennzeichen N5581M, die mir sofort gefiel. Der Vorbesitzer fragte, wie viele Spornradlandungen ich denn vorweisen könne. Meine Antwort: „Bisher keine.“ Ich war 48 Jahre alt, A350-Captain, Vater von vier Kindern und nun auch Flugzeugbesitzer!

Meine Vorstellung, ich könne mit meiner europäischen ATPL sofort losfliegen, erwies sich als Illusion. Es war völlig unerheblich, dass ich 20 Jahre lang schwere Airbuse in die USA geflogen hatte. Als Folge des 11. September 2001 musste auch ich die komplette, aufwendige und bürokratische Prozedur absolvieren, die jeder „foreign national“ durchlaufen muss, will er denn (u.a.) eine US PPL erhalten.

Zehn Monate nachdem ich die 140 gekauft hatte, landete ich sie zum ersten Mal allein. Eigentlich wollte ich ein Jahr in den USA unterwegs sein, es waren aber zu viele Reparaturen nötig, die ich wegen mangelnder Kenntnisse und fehlender Zeit nicht selbst durchführen konnte. Ich diskutierte das Dilemma mit meiner Frau, und wir entschlossen uns, zusammen mit unserer jüngsten Tochter Anna ein Sabbatjahr in Argentinien zu machen. Als ich dann einen kleinen Flughafen außerhalb Buenos Aires betrachtete, kam mir der Gedanke, dass es schön wäre, mit der 140 in Südamerika zu fliegen. Es wurde aber schnell klar, dass mir für die 90-stündige Überführung nach Argentinien die nötige Erfahrung fehlte. Die Lösung? Flugpraxis in den USA sammeln!



Impression eines unvergesslichen Fluges

Airbus fliegen? Kein Problem. Aber einen Taildragger ...

Im Juli 2019 kam ich in North Las Vegas an, wo meine 140 auf mich wartete. Nördlich des Grand Canyon an der Grenze zwischen Arizona und Utah flog ich durch eine atemberaubende Landschaft. Ein Ramp Agent in Farmington Four Corners machte mich darauf aufmerksam, dass sich Öl auf dem Spornrad befand. Es stellte sich heraus, dass ich ein massives Ölleck an der Generatordichtung hatte und zu unerfahren war, um dies selbst festzustellen. Zum Glück konnte das Leck schnell repariert werden.

Zu Beginn meiner Reise flog ich immer nur mit vollen Tanks und auch nie länger als zwei Stunden am Stück, weil ich der Tankanzeige nicht so recht traute – besonders, da ich keine kalibrierten Mess-

stäbe hatte. Eine weitere Schwierigkeit bestand darin, die Überflughöhe für Hindernisse zu schätzen. Als hilfreich erwies sich die „5P-Methode“: „Propper planning prevents poor performance“.

Ich nutzte jede Information, die ich bekommen konnte, nicht nur Offizielles, sondern auch Google Earth oder die Kommentare anderer Piloten. Jeder Start brachte einen Erfahrungszuwachs, und zum Glück geriet ich nie in kritische Startsituationen. Weil ich nur morgens flog, waren Gewitter und Turbulenzen kein Thema. Ich sah auch nur wenige Wolken, bis ich den Mississippi nach Osten überquert hatte.

Seitenwinde wurden in Westtexas zum Problem – es ist erstaunlich, wie anstren-

gend die Landung mit einem kleinen Flugzeug bei zehn Knoten Cross sein kann, verglichen mit der Landung eines großen Flugzeugs bei 35 Knoten Cross. Ich habe keine Angst vor großen Flughäfen, lernte aber, sie zu meiden, denn das Auftanken an kleinen Flughäfen geht deutlich schneller. Schließlich wurde die Distanz, die ich nach der Landung zum nächsten Motel zu laufen hatte, das entscheidende Kriterium dafür, welchen Flugplatz ich abends anflieg. Ich sah Ortschaften, von denen ich nie zuvor gehört hatte. Natürlich kannte ich die zehn größten US-Flughäfen aus beruflichen Gründen gut, aber nun lernte ich das Land kennen.

Am 21. Juli 2019 traf ich meine Familie in Florida, wo wir im Kennedy Space Center den 50. Jahrestag der Mondlandung von Apollo 11 feierten. Es folgten fünf Wochen in Argentinien. Als ich danach zurückkam zu meiner 140, sah ich, dass sie trotz Hangar im heißen und feuchten Klima Floridas etwas Korrosion angesetzt hatte. Ich flog Richtung Norden an der Küste entlang, genervt von dichtem Verkehr und den vielen Wolken, die schneller wuchsen, als meine 140 steigen konnte.

Vor allem vermisste ich einen Copiloten, mit dem ich Vorkommnisse, Optionen und Risiken besprechen konnte – jedes Quäntchen Erfahrung, das ich machte, musste ich allein machen. Ich glaube, dass es deshalb in der allgemeinen Luftfahrt im Vergleich zur kommerziellen Luftfahrt zu mehr Unfällen kommt, weil einsame Entscheidungen oft schlechte Entscheidungen sind.



West Branson/Missouri: Andreas Ritters C140 (ganz vorn) traf zufällig auf drei „Schwestern“



Nördlich des Grand Canyon an der Grenze zwischen Arizona und Utah

Kreuz und quer durch die USA: Die 140 gewöhnt sich an mich

Via North Carolina flog ich nach West Branson in Missouri, zum jährlichen Treffen der Cessna 120/140 Association. Dort erhielt ich einen Sticker mit der Aufschrift „First Timer“ und hatte eine wunderbare Zeit. Die Wärme, Offenheit und das Gemeinschaftsgefühl, das auch den „Neuen“ vermittelt wurde, war überwältigend.

Nach fünf Tagen ging es weiter Richtung Nordwesten, es sollte wieder über die Rockies gehen, aber diesmal nördlicher als zuvor. „IFR“ steht bekanntlich für „I follow roads“ und ist ein guter Rat für ein kleines Flugzeug, das über dünn besiedeltem Gebiet fliegt. Straßen und Schienen queren Gebirge auf den niedrigsten Pässen – genau wie kleine Flugzeuge.

Zunächst galt es aber, Kansas zu überfliegen, endloses, flaches und fruchtbares Land, wo sich nahe des Örtchens Lebanon der geografische Mittelpunkt der USA befindet. Dann Nebraska und die nordöstlichste Ecke von Colorado, wo ich bei starkem Gegenwind über die Rockies flog. Die meiste Zeit betrug meine Ground Speed weniger als 50 Meilen pro Stunde, sogar die Lastwagen auf der Route 180 „unterholten“ mich. Ich übernachtete in Rawlins, wo ein starkes Gewitter mein kleines Flugzeug „im Wind tanzen ließ“, wie es ein freundlicher Mensch am Flug-



Pilot Andreas Ritter mit seiner Cessna 140

hafen beschrieb. Befestigungsseile und Knoten hielten aber stand.

In Brigham, Utah, halfen mir einige alte Männer mit dem Ölfilter, wahrscheinlich weil es sie an die Zeit erinnerte, als sie diese alten Vögel flogen. Wie immer wollte keiner von ihnen Geld für Zeit und Mühen haben – wir Flieger leben in einer wunderbaren Gemeinschaft. Viele sagen, dass die Landschaft in Nevada langweilig ist, aber mir gefiel sie. Es gibt wenig Anzeichen menschlicher Aktivitäten, die Landschaft wirkt ursprünglich und rein. Man muss raten, ob man über eine verlassene Mine fliegt oder eine alte Brunnenanlage.

Nördlich vom Pyramid Lake erreichte ich Kalifornien, bei schlechtem Wetter. Das VFR-Wetter zu analysieren ist eine Kunst,

die geübt sein will. Ich schaute auf die Karten und fragte mich: Kann ich dieses Tal durchfliegen? Wo fangen Wolken an, die Berge zu verdecken? Am Ende klarte der Himmel auf und ich erreichte Corning. Ich parkte meine 140 im Hangar, putzte sie und nahm ein Taxi nach Sacramento, von wo aus ich nach LAX und weiter nach Buenos Aires flog.

Ich vertraue meiner Cessna 140. Sie ist ein gutes Flugzeug; eins, das ich kennengelernt habe. Ich freue mich darauf, sie wieder zu fliegen. Wer weiß, vielleicht in Argentinien?

**Text und Fotos: Andreas Ritter/
Mit freundlicher Genehmigung
des Magazins LuftSport,
Ausgabe Februar/März 2020**