

Ich spicke ab den Wänden!!

Ja, so sagen das die amis, «I'm bouncing off the walls» Ein Ausdruck von Freude, (oh diese Amis...) Wieso? Weil ich daran beteiligt war, schweizer Luftfahrtgeschichte zu schreiben. Merkt euch den 1.Dezember 2000 !!

Wie Ihr ja vielleicht wisst, bin ich letztes Jahr auf mysteriöse Weise in einen kleinen Verein verrückter Piloten reingeraten (Weisser Schimmel: die sind ja sowieso alle ein bisschen...), die Typen, die mich als Privatpilotenschüler hatten, haben mich nach drei Wochen gefragt, ob ich da nicht mitmischen wolle. Mit dem Satz «...wir brauchen ein bisschen Spinner...») haben sie mir ein überzeugendes Kompliment gemacht.

Ein Projekt um die Fliegerei in der Schweiz ein bisschen attraktiver und erschwinglicher zu machen, indem man die Hudigäggeler nach Texas schickt, um viele viele Stunden zu fliegen. Letztes Jahr war es sogar noch möglich, hier (in TX) die Privatprüfung zu machen, diese dann mit Theorieprüfung und einem Alpenflug in eine CH-Lizenz zu verwandeln. Leider allerdings ist das seit unser Luftraum Europäisch ist nicht mehr so attraktiv, die «Joint Aviation Rules», gemacht in Hoofddorp (doofer Ort), Holland, sind so scheisskompliziert und verlangen so viel (unnötiges), dass es sich nicht mehr lohnt. Doch ich habe es gerade noch so geschafft, phuuu... (EU Sucks !!!)

Was wir aber immer noch anbieten ist unter anderem Flugstundensammeln für angehende Linien- und andere Piloten. Es lohnt sich bereits ab 20 Stunden, hierherzukommen (Flug, Hotel, Essen und Mietauto inbegriffen !!) Auch Flugferien für Alpenfürchtende stehen auf dem Programm (Trotzdem nichts für Warmduscher!!). Und vieles weitere. Alles ist vorbereitet, wir haben uns hier organisiert, es fehlte nur noch ein kleines Detail:

Ein Flugzeug.

Bisher haben wir diese fliegenden, von Klapperittis befallenen Uralt-Blechtrömmeln gemietet, was, wie ihr ja aus «Bericht #1 aus Texas» wisst (mann, was ihr armen alles wissen müsst) eher mit Problemen ungünstiger Natur behaftet war. Wir haben dem jetzt aber ein Ende gemacht:

WIR HABEN EIN FLUGZEUG GEKAUFT!!!

(«wir» ist ein bisschen übertrieben, meine Wenigkeit hat es nur geholt, ich kann mir solche Spielzeuge noch nicht leisten)

Die Geschichte fängt schon viel früher an, aber ich möchte hier nicht so schaurig darauf eingehen, denn ich möchte Euch vor Allem vom Heimflug «unseres» neusten Mitgliebes erzählen.

1.Dez.00, 07:43

Klein Jan findet sich mit Tiefschlaffrisur in DFW (Dallas-Fort Worth International Airport) ein, in der Hoffnung, dass sein erster Versuch, über's Internet ein Flugticket zu kaufen, gelungen ist. Natürlich, wie immer, reichlich knapp in der Zeit. Das abzuholende Fliegerchen steht in «Little Rock, Arkansas» irgendwo ziemlich weit im Nordosten. Also musste ich einen Airlineflug nehmen, es war seit 175 Flugstunden das

erste Mal, wo ich nicht im Cockpit sass...

09:39

Die lieben (jetzt «ex-») Besitzer des Flugzeuges kommen mich am grossen Flughafen in besagtem Kaff abholen, wir fahren nach «North little Rock», einem kleineren Plätzchen mit Runways.

10:31

Testflug, einmal um den Platz. Weil sie mir nicht trauten, haben sie mir einen Typen mitgegeben. Er hätte mir allerdings auch nicht helfen können, er war noch nicht mal mit seiner Privatpilotenprüfung fertig. Aber da mir ja sowieso nicht zu helfen ist, hat das nichts ausgemacht.

11:04

Checkübergabe (Mann, dieses Stück Papier hat mir Sorgen bereitet: Ich hatte solche Angst, das Ding zu verlieren, dass ich ihn in meiner Unterhose transportiert habe (hinten), vorher war er jedoch im Tiefkühlfach, damit er nicht gestohlen wird - brrrr!! Habe ich dem anderen alles nicht gesagt...

12:20

Pizza gegessen, auf dem Flugplatz.

13:14

Telefonisch das Wetter gecheckt, einen Flugplan aufgegeben.

14:15

Nachdem ich aufgrund Nichtauskennens dritten Grades einmal um den Flugplatz gefahren bin (im Flugzeug) Takeoff, richtung Südwesten. Weil mir so eine doofe Kaltfront entgegenkam hatte ich 20 Knoten Gegenwind, macht was aus wenn man gerade mal mit deren 90 unterwegs ist. Meine Geschwindigkeit über Grund betrug somit etwa 70 Knoten (ca.125 Km/h), ich wurde fast von Autos überholt, wie deprimierend...

Die Flugzeit nach Hause sollte nach meiner Berechnung so um die 4 Stunden betragen (Im Kontrast zu 1:07 Hinweg im Turboprop-Jetchen, inklusive Ein- und Aussteigen). Im Tank hat's aber nur für 3. Deshalb habe ich einen Flugplatz in der Mitte der Strecke als Tankstellenstop gewählt. «Idabel» heisst diese von Oklahoma's Hünerfarmen und Wäldern umgebene Ansammlung höchstwahrscheinlich ziemlich gelangweilter Senioren. Die Landung dort, heiliger Strohsack, Bäume rund um die Landbahn, ein Hangar kurz vor Touchdown. Das ist ja eigentlich alles kein Problem, solange es nicht wie verrückt windet. Doch das tat es. Geradeauswind ist keine grosse Sache, aber da ihr ja sicher alle an der «Phänomena» im Zürcher Seefeld vor etwa 12 Jahren gewesen seid, wisst ihr auch, was passiert, wenn man ein eckiges Hindernis in einen gleichmässigen Strom von Wasser oder Luft setzt (es hatte dort so ein Experimentierding, ich verbrachte Tage dort...): Wirbel wie auf dem Kopf eines 2-Jährigen Afrikanerbabys. Die Piste ist ziemlich schmal und kurz, die Landung grenzte an Kunstflug. Wäre ich der Papst, hätte ich nachher den Boden geküsst.

Doch ich hatte anderes zu tun. Ich war ja dort, um

am Tank zu saugen, nicht am Boden. «If you need Gas, please call blah blah blah» sagte ein Zettel im Fenster des Büros. Dort habe ich angerufen. 35 Cent. Mit etwas schlechtem Gewissen, weil der Mann am anderen Ende ziemlich verpennt getönt hat, habe ich dann eine halbe Stunde gewartet, weil der offensichtlich irgendwo im Kraut wohnt. Wie alle dort. Ich habe auch noch Zigaretten bestellt, der liebe Senior hat mir auf dem Weg noch ein Pack gekauft. Er ist mit Sicherheit schon 15 Jahre pensioniert, was ihn aber nicht davon abhielt, auf ein Leiterchen zu klettern, um die Oktangelüste einer Cessna zu befriedigen. (Die tanks sind im Flügel, 2m ab Boden). Währenddem er damit beschäftigt war, die Rechnung zu schreiben, musste ich feststellen, dass ich mein Portemonnaie nicht in der Jacke hatte. Aber auch im Flug war besagtes nicht auffindbar. «SCHEISSE» dachte und sagte ich (Multitasking). In meiner Aufregung hatte ich doch voll mein Zeug in Little Rock liegen lassen. Bin ich irgendwie mit Bill Gates verwandt? Brain 98... Aff! Zwei Flugstunden entfernt lag die Kohle. Dem Mann war auch nicht gerade nach Tanzen, als ich ihm das mitteilen musste. Ich dachte schon, ich müsse in Idabel schlafen, womöglich sogar im Jail. Glücklicherweise hatte ich noch Checks dabei. Zerknittert in einer Jackentasche aber göltig. Sein runzliges Lachen kam zurück. Meines allerding verschwand erst recht, als ich merkte, das ich auch die Karte für die zweite Etappe liegen gelassen habe. Wenn nur der Tank nicht auch so löchrig ist!

Idabel liegt genau in der Linken unteren Ecke der «Memphis» Karte, ein perfekter Platz also, um die neue aufzufalten - wenn man sie hätte...! Zum Glück allerdings, hing dort im Kabäuschen noch eine Karte an der Wand. Auch wenn sie ziemlich alt war, wahrscheinlich wurde sie vom pubertierenden Tankwart anno dazumal aufgehängt, so gab sie mir doch die Möglichkeit, eine einigermassen-Richtung ausfindig zu machen.

Mit Hilfe meines kleinen Flugcomputers (aus Karton, mit zwei Rädchen zum drehen, homo kartonus niente erectus) konnte ich dann ungefähr ausrechnen, wann ich wo sein sollte, welchen Kurs ich fliegen musste, bis ich an den Rand meiner «Terminal Chart» kam (Eine Vergrößerung des DFW-Luftraums), die ich zum Glück noch hatte. Dass diese bereits seit letztem Sommer abgelaufen war kümmerte mich wenig, sie werden ja wohl keine ganzen Städte verschoben haben.

Eigentlich musste ich ja nach Südwesten, weil aber der Wind immer noch so stark war, musste ich mein Flug direkt nach Westen ausrichten, den Südteil übernahm der Wind. Ich wusste dann, wo ich mich nach einer Stunde ungefähr befinden sollte, habe Frequenzen aufgeschrieben, um DFW Approach anzufunken.

Takeoff mit etwas mulmigem Bauch. In 2'500 Fuss musste ein Snickers her.

Die Sonne hat sich daran gemacht, unterzugehen. Sieht saugeil aus, Rot, Gelb, Blau, kitschig wie im Film, dummerweise aber genau vor meiner Nase. Sicht: Vom Cockpit bis zum Propeller. Vollgas geblendet hat sie mich. Noch nie habe ich mich so fest über einen Sonnenuntergang gefreut. Bis kurz bevor die Leuchte unterging hatte ich aber noch ein anderes Problem: Ich durchflug die Kaltfront. Und die sind oftmals nicht so nett; Wie ich am Telefon mit

dem Wetterfrosch herausfand, waren sogenannte «Airmets» im Umlauf, Warnungen für Piloten kleiner Flugzeuge. Turbulenzen, Regen, Eis, Sandstürme, Vulkanasche, ja sogar Nuklearbombentests und so werden da bekanntgegeben. Zum Glück beschränkte sich dieses auf Turbulenzen, relativ üblich vor einer kalten Front. Wie immer stellte ich die Genauigkeit dieser Angaben in Frage, hoffte, der Wetterheini hatte nicht recht, wurde jedoch eines besseren belehrt. Wäre ich Milch gewesen, wäre ich jetzt Butter. Italienische-Nebenstrassen-mässig.»Shaken, not stirred» wie 007 zu sagen pflegt.

Kurz nachdem unser interplanetares Atomkraftwerk sich auf den Weg machte, Australien zu beleuchten (die Sonne ging unter) wurde es kalt. Saukalt. Wegen der blöden Kaltfront. Und weil es ziemlich feucht war hat sich der Vergaser entschieden, etwas Eis anzusetzen. Das ist ja nicht so schlimm, für diesen Fall ist eine Vergaserheizung installiert, jedoch reduziert diese die Motorenleistung ziemlich drastisch, ich flog nun mit 80 Knoten durchs Dunkle. Mein ganzer Zeitplan auf den Kopf gestellt (als wäre er minutengenau gewesen...). Mit der Taschenlampe zwischen Kopf und Kopfhörer eingeklemmt habe ich die Karte beleuchtet, um sicherzugehen, dass ich nicht in Mexiko lande oder der Freiheitsstatue ausweichen muss («Wohl vom Grossenwahn befallen, was?»). Und ich war am Heizen wie wild. In diesen kleinen Flugzeugen kann das ungünstig sein, die Heizung besteht aus einer Röhre, die am Auspuff entlang führt. Wenn es dort nun undicht ist, macht sich Kohlenmonoxyd im Cockpit breit, tödlich aber geruchlos. So habe ich mich also beobachtet, und sobald ich auch nur, das geringste Anzeichen von Müdigkeit feststellte habe ich die Heizung abgestellt und das Fenster aufgemacht (das kann man in diesen Vögeln). Judihui, 4 Grad Celsius im Cockpit! Kartenlesen fast unmöglich (flutter, flutter) kalt und laut, Windstärke 10.

Dennoch habe ich dann die Typen im Tower von DFW angefunkelt, sobald ich wusste, wo ich ungefähr war. Habe «Flight following» angefordert. Das ist absolut cool, man sagt ihnen wer und wo man ist, und wohin man gehen möchte, die sagen einem dann, wohin fliegen und was tun. Auch empfand ich es von Vorteil wenn sie wissen wo ich bin, schliesslich zirkelte ich hier um den grössten Flugplatz der Welt (etwa so gross wie Schaffhausen) und auch in Sachen Flugbewegungen ist er momentan Nummer 1. Zürich ist da eher ein verlassenes Grasfeld dagegen («UNIQUE Airport» - einzigartig munzig. Schickt die Glattbruggler mal einen Tag hierher...). Und sie geben einem einen «Transponder code». Der Transponder ist ein im Flugzeug eingebautes Teil, das dem Radar eine Nummer und die Flughöhe zurückschickt. So weiss der Typ im Tower, wo und wer ich bin, wohin ich will, weil er es eingegeben hat. Und weil ich schon ziemlich müde und sowieso tierisch aufgeregt war, habe ich doch voll den falschen Code eingestellt, worauf mich der Controller angefunkelt hat: «...and Cessna 18P, it's Transponder 2476 for you!» Ich wurde nicht gerade meiner Kompetenz beglückwünscht...

Leider hat der PTT («Push To Talk button», nicht «Post, Telefon und Telegraph») auf meiner Seite kurz vorher den Geist aufgegeben. Wollte ich also über Funk

reden, musste ich den Knopf auf dem rechten Steuerhorn drücken, nachdem ich meinen Kopfhörer beim Co-piloten eingesteckt hatte, ziemlich verwirrend. Ich habe mich aber bald daran gewöhnt, links zu sitzen und rechts zu steuern. Denn die Cessnas sind vom feinsten: Tut man nichts, fliegen sie einfach geradeaus, bis das Benzin ausgeht, und selbst dann segeln sie noch fröhlich weiter, allerdings sollte man spätestens dann irgend etwas unternehmen...

Der liebe Mann im Tower hat mir dann geduldig geholfen nach Hause zu finden, dummerweise habe ich nicht wirklich geschwallt, was er wollte. Als er mir sagte «Contact Love Field Tower on blah blah blah point blah blah» dachte ich doch, er meint ich wolle in Dallas Love Field (Flugplatzname) landen, bis ich dazu kam, ihm zu sagen, dass ich nicht dorthin wolle, weil er immerzu am reden war, befand ich mich irgendwo total im Weg. Zum Zeitpunkt, wo ich ihn anfunken konnte, war ich bereits am komplett falschen Ort und er teilte mir dann ziemlich harsch mit: «Turn right heading 360, descent to 2500 NOW!!» was ich mit einer TopGun-mässigen 60 Grad Steilkurve nach rechts unten auch tat. Und er wusste, dass ich nicht dorthin wollte, er wusste, dass ich nach GKY = Arlington wollte, nur wusste ich nicht, dass er das wusste. Wissen ist Macht! Ich weiss nichts, macht nichts...

Holy shit.

20 Sekunden später ist ein Airliner 650 Meter unter meinem Ar... gelandet. Von da an redete er mit mir wie wenn ich senil wäre, langsam und alles wiederholend und ich hoffte, keiner meiner Mits Studenten hört da mit. Peinlich, also wirklich, vor Allem, weil auch etwa 20 Linienpiloten meiner Verwirrung lauschten, ich konnte sie mir schon vorstellen :

«Ha Ha Harr, weisst Du noch, damals vor 25 Jahren?» (mit weissem Bart und Kapitänskappe) während er mit verschränkten Armen wartet, bis sein fettes Turbinenmonster fertig gelandet hat und die Stewardess Taschentücher für die Lachtränen aushängt...

Dann funkte er mich an: «Do you have Airport in sight?» («Siehst Du Unfähiger Dein Plätzchen?»), worauf ich mit «negative» antworten musste. Drei Meilen vor meiner Nase sagte er mir. Habe es nicht gesehen. Nicht, dass es das erste mal gewesen wäre, wo ich in der Nacht dort lande. Rechts vor mir («3 o'clock 2 miles») kam etwa eine Minute später. Immer noch nichts in Sicht. Und ich dachte, ich kenne mich aus. Taminomal, wieso versteckt ihr den Flugplatz? Ich sah ihn in letzter Minute, als ich bereits in einer Linie mit der Piste war und sah, dass der «Rotating beacon» eine Lampe, die drehend in den Himmel leuchten sollte, die aviatik-Version eines Leuchtturms, nichts bis gar nichts tut. Kein Wunder, habe ich den Platz nicht gesehen. Aber das schien den Controller nicht zu interessieren, er war sichtlich froh, konnte er mich loswerden. «Frequency change approved» hiess da wohl eher «verschwinde gefälligst von meiner Frequenz, du Trottel» Erleichtert und sicher gelandet. Mann, war ich froh. Und weil ich keine Passagiere hatte, habe ich eben selber geklatscht. Und mich auch selbst ausgelacht...

Während dem ausräumen des im Chaos entstanden

Puffs im Cockpit ist mir dann auch der Grund für das ganze Desaster aufgefallen: Oben, zwischen den Sonnenblenden klebt ein Kleber der sagt:

«WARNING: Pilot's brain inop»
(«Achtung: Pilotenhirn ausser Betrieb»)

Hätte ich das nur vorher gewusst...

Dies hier beschreibt die beschriebene Strecke, nur so als Beschreibung.

Etwas nördlich von Texarkana liegt Idabel, (etwa wo die Nummer 41 ist) offensichtlich zu klein und unwichtig um gezeigt zu werden...

Heute (eineinhalb Wochen später) sind alle überglücklich und während ich mich für die nächste Prüfung kommende Woche vorbereite, wurde unser Baby schon 20 Stunden vermietet. WOW! Die kleine ist beliebt wie wie die Blondine mit Minijupe in der 3. Sek. Und das freut natürlich. Im Verhältnis ist sie ja auch ziemlich jung, kaum 20. Andere sind zu diesem Zeitpunkt bereits 35. Ich bin zur Zeit mit der wundervollen Aufgabe behaftet, mich um sie zu kümmern. Braucht ein zweites Funkgerät. Dieses habe ich bereits im Kofferraum, die Typen, die es Einbauen dürfen habe ich auch schon gefunden (Wie alle Eltern bin ich ziemlich wählerisch wem ich mein kleines in die Hand gebe). Und zusätzlich wird noch ein GPS gekauft weil man sich hier im Flachland ziemlich leicht verfliegen kann wenn man gewöhnt ist, um die Schweizer Kalke und Granite zu kurven.

Sobald ich Zeit finde, werde ich mit Hilfe von Auto-wachs einen weiteren Annäherungsversuch wagen, nennt mich kindisch, aber darauf freue ich mich besonders...

Wer mir nicht glaubt sollte unbedingt auf unsere Homepage gehen: www.aero-wings.com, auch wer mir glaubt wird mein Bild dort wieder sehen, unter «Crew»

Unsere Kleine.

Cessna 152, zwei Sitze, 3.8 Liter Motor, ca. 100 PS, Jg. 1981, ca. 4800 Stunden Total benützt, Motor Neu (jetzt ca. 25 Stunden), Farbe 1 Jahr alt.

Nun, da ich sicher bin, dass Ihr alle unsere junge Hauptdarstellerin gesehen habt und das Ihr auf unsere Homepage gegüggelt habt kann ich mich ja beruhigt verabschieden. Ich habe noch andere Stör-ry's parat, die sind aber leider erst in der Entwurfsphase.

Euer Jan (meine Nase habt Ihr jetzt genug gesehen, deshalb kein Bild)

To be continued....