

Reisebericht zum Mooney-Treffen 2007 in San Antonio, Texas

Bereits zum zweiten Mal flog Egon Steiner mit seiner Mooney M20K nach Texas, dem Geburtsland unserer Mooneys zur MAPA-Convention. Zusammen mit Co-Pilot Christopher Vitz flogen die beiden 6.000 NM in 36 Flugstunden.

Bericht von Christopher Vitz:

Vorbereitung:

Das Egon und ich im Team nach Texas fliegen würden, war eine sehr kurzfristige Entscheidung. Bis zu unserem Abflug am 16. September standen uns weniger als 14 Tage für die konkrete Planung und Organisation zur Verfügung. Die ursprüngliche Idee den Atlantik auf der sogenannten Südroute von den Kapverden nach Brasilien zu überqueren haben wir verworfen. Ursache war der Autor dieser Zeilen und Copilot, der sich aus Zeitgründen und mangels gut organisierter Rettungsdienste in dieser Region (SAR) hartnäckig weigerte. Wir haben uns also trotz zunehmend winterlichem Wetter und starken westlichen Winden für die Nordroute über Island und Grönland entschieden. Unvorbereitet haben wir unseren spontanen Entschluß jedoch nicht getroffen. Egon war die Strecke bereits im August 2006 geflogen, und ich habe in diesem Jahr das AOPA-Seminar „Crossing Atlantik“ von Armin Stief sowie das Sea-Survival bei den Marinefliegern in Nordholz besucht. So war ich mindestens schon umfassend theoretisch und in geringerem Anteil praktisch (Schwimm- und Tauchübungen im 26° temperierten Bundesweherschwimmbad) auf dieses Flugabenteuer vorbereitet worden. Eine sinnvolle Investition, das sei hier schon vorweggenommen.

Wichtig ist, dass man sich mit den Gegebenheiten über dem Nordatlantik vorher präzise auseinandersetzt. Sonst ist man bei rasch wechselndem Wetter und ohne Radarunterstützung und mit Alternates von bis zu 250 NM sowie Ortmissweisungen von 20-30° schnell verloren. Das Wort verloren ist in diesen Regionen auch wirklich wörtlich zu nehmen. Einfach mal so mit dem Finger auf die Karte zu zeigen und zu sagen: „da fliegen wir hin“, das kann sehr böse enden. Wir sind entsprechend mit sehr großem Respekt an das Vorhaben gegangen.

Meine ausdrückliche Literaturempfehlung diesbezüglich ist die tolle Broschüre von Heiko Teegen „Fliegen über den Nordatlantik“. Obwohl zwischenzeitlich schon etwas älter, ist die Schrift eine ausgezeichnete Planungshilfe.

Also: auf geht's. Zunächst haben wir jeden Tag die Wetterkarten studiert. Das Wettergeschehen über dem Nordatlantik ist sehr kleinräumig. Aufgrund der Temperaturunterschiede zwischen der polaren und subpolaren Region ist diese Region praktisch die Geburtsstätte für die meisten europäischen Wetterlagen. Wir haben versucht ein Gefühl für Temperaturen, Strömungen und Niederschläge zu bekommen.

Die eigentliche Kartenarbeit haben wir mit dem Nordatlantik Trip-Kit von Jeppesen erledigt, das kurzfristig per Express beige-steuert wurde. Wichtigste Karten sind die Nord Atlantic Plotting Chart, Atlantic Orientation Chart sowie Canada High/Low Altitude Enroute Chart. Wir haben zunächst die möglichen Flugrouten, d.h. Kurse, Distanzen, Position Fixes mit Bleistift in die Plotting Chart eingetragen. Wenn man ganz präzise ist, überträgt man kurz vor Abflug auch die significant weather chart in

diese Karte. Man bekommt so ein sehr gutes Gefühl für die Distanzen und die Topographie.



Bild 1: North Atlantic Plotting Chart, Alternativrouten nach Island (via Wick oder Stavanger)



Bild 2: Alternativrouten nach Grönland (Nassarsuaq, Kangerlussuaq / Sondrestromfjord) bzw. Kanada (Goose Bay , Frobisher Bay)

Wichtig war uns, dass wir eine extrem konservative Planung der True Airspeed vornehmen und mit großzügigen Reserven die Treibstoffberechnung durchführen. Selbstverständlich haben wir uns professionelle Flight Logs mit allen Estimates vorbereitet. Ein Übersichtsblatt haben wir auch noch erstellt mit allen wesentlichen Infos auf dem Trip Kit. (Frequenzen, Flugplatzöffnungszeiten, Telefonnummern, Zollregelungen, Zeitverschiebungen, Sunset usw.).

Diese gesamte Streckenplanung bis Kanada haben wir so an einem Wochenende abgearbeitet. Langsam begann die Sache extrem Spaß zu machen.

Da Egon und ich zuvor noch niemals miteinander geflogen sind, haben wir auch ganz klar unser Cockpitmanagement festgelegt und die persönlichen go und no go Kriterien abgestimmt. Die Flugplätze auf Grönland sind teilweise extrem schwierig, und wir waren uns einig darin, diese Plätze nicht bei IFR-Minimum anzufliegen.

Bezüglich der notwendigen Einreisepapiere waren wir nicht sicher, ob man als Deutscher ein Visum für die Einreise benötigt. Auf Nachfrage beim Reisebüro sagte man uns, das sei nicht erforderlich. Gut, dass Egon noch mal ein paar Insiderinformationen in der Redaktion von Pilot & Flugzeug eingeholt hat. Ein Visum ist definitiv erforderlich, wenn man mit dem eigenen Flugzeug einreist. Üblicherweise muß man für das obligatorische Interview in der US-Botschaft einige Wochen Wartezeit kalkulieren. Gut, dass offensichtlich am 11. September wenige Leute die Neigung verspüren eine US-Botschaft zu besuchen. So bekomme ich meinen Interview-Termin noch kurzfristig.

Inzwischen waren auch zwei Pakete zu Hause eingetroffen. DEIMATEC hatte mir die noch fehlende Seenotausrüstung geschickt (Kälteschutzanzug, Survivalkoffer). In USA habe ich mir außerdem noch einen wasserdichtes Personal ELT bestellt. Auf der Frequenz 406 MHz sendet das Gerät die genauen Koordinaten über Satellit an eine Rettungsstelle. Innerhalb von 15 Minuten soll man auf diese Weise geortet sein. Um kostenintensive Fehlalarme auszuschließen, würde vor einem Rettungseinsatz ein Plausibilitätsanruf an eine vorher zu registrierende Telefonnummer(n) übermittelt. Ein sehr moderne und beruhigende Lösung, wie ich finde, im Vergleich zu den alten 121,50 Mhz Peilsendern. Das restliche Equipment bestehend aus Rettungsinsel (mit Dach), Satellitentelefon und das Trinkwasseraufbereitungsgerät hat Egon beigesteuert.

Samstag, 14.09.:

pünktlich um 11.00 Uhr schwebt Egon in Hannover mit der Mooney 252, HB-DGN ein. Im Hangar breiten wir alle Sachen aus, wiegen und überprüfen die Ausrüstungsgegenstände. Um im Fall einer Notwasserung in stürmischer See nichts zu verlieren, sichern wir uns und die Ausrüstung mit Karabinern und Gurten. Danach wird das Flugzeug sorgfältig gepackt. Egon hat in der Schweiz eine Genehmigung für ein höheres maximales Abfluggewicht eingeholt.

Anschließend studieren wir noch einmal intensiv das Wetter. Für unser erstes Tagesziel Reykjavik haben wir 2 Routen vorbereitet. Aufgrund der günstigeren Winde entscheiden wir uns gegen die Flugroute Hannover – Stavanger – Reykjavik, sondern werden zuerst nach Wick, Schottland fliegen. AIS Frankfurt bestätigt, dass eine direkte Überquerung der Nordsee Richtung Schottland nicht möglich ist aufgrund militärischen Sperrgebiete. Wir geben also einen Flugplan über Osnabrück, Amsterdam zur Ostküste Englands auf. Das weitere Routing führt uns dann nördlich bis nach Wick.

Sonntag, 15.09:

pünktlich um 07.30 Uhr rollen wir auf die 27R. Ich bin gespannt, wie die 210 Mooney-Pferdestärken mit unserem stattlichen Gewicht und den 106 Gallonen Kraftstoff klarkommen. Völlig ohne Probleme rotieren wir mit 80 Knoten. Nach einer kurzen Beschleunigungsphase auf 120 Knoten steigen wir mit ca. 400 ft/min in einen wolkenlosen Himmel. Sagenhaft. Die Wettervorhersage stimmt genau. Ich finde es immer wieder erstaunlich, wie präzise die Wetterkarten inzwischen sind. Bis zum Ärmelkanal herrscht strammer Gegenwind. Über England wird später zumindest die Windrichtung besser und dreht auf südliche Richtungen. Leider möchte England offensichtlich sein regenreiches Image bestätigen, und wir werden mit Nimbostratus und Landregen begrüßt. Und da zum Urlaub bekanntlich die Sonne gehört, bemühen wir unseren Turbolader und steigen rechtzeitig Flugfläche 220. Auf diese Weise können wir auch den Rückenwind ausnutzen, mit dessen Hilfe wir in der Höhe eine Groundspeed von 235 Knoten erreichen.



Bild 3:
Reisebeginn morgens am
Karl-Jatho GAT in Hannover

Bild 3: Reisebeginn morgens am Karl-Jatho GAT in Hannover

Nach 767 NM in 4:20 h landen wir in Wick. Andrew, die gute Seele dieses Flugplatzes, verschiebt sein Mittagessen extra, um uns zu betanken. Wir quälen uns in unsere Immersion suits und sind nach 2h wieder in der Scottish Control cleared uns nach Reykjavik via SIDER, Faroer, ING. Im Steigflug auf Flight-Level 220 wird die schroffe Küste Schottlands, die uns noch für 10 min. begleitet immer kleiner. Scottish Control krächzt: „Radar Service terminated, time12:02“.



Bild 4:
Unverzichtbar auf langen
Überwassertrecken –
Überlebensanzüge

Ab dann – sowie zuvor bereits teilweise über England und über der Nordsee - ist es vorbei mit der Radargemütlichkeit. Jetzt wird nach alter Herrensitte gestaffelt und Position-Reports müssen durchgegeben werden. „Scottish Control HB-DGN Position SIDER at 13:14 estimated VG 13:59 next 6237north10west.“ Auch die Airliner machen es so. Wer sich darauf nicht vorbereitet sitzt mit roten Ohren im Cockpit.

Hinter den Faroer Inseln reißt die Wolkendecke auf und wir können den rauen Ozean sehen. Weiße Schaumkronen sind selbst aus FL 220 sichtbar. Ich gebe zu, mir ist jetzt doch ein wenig mulmig im Bauch. In dieser Hexenküche möchte ich keine Notwasserung machen müssen.

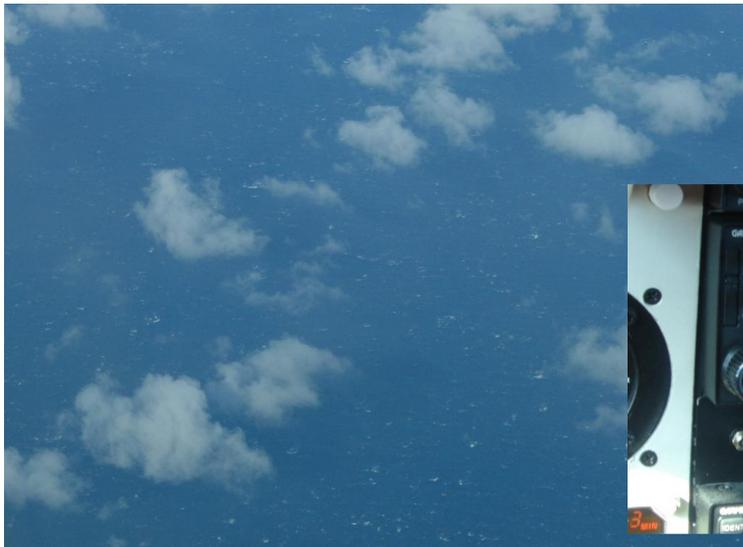


Bild 5:
Vom Wind gepeitschte Wellen – selbst aus FL 220 noch sichtbar



Trotz Gegenwind sehen wir bereits nach weniger als 3h die Küste Islands. Wir fliegen direkt auf die Westspitze des höchsten Berges Islands zu, des 2.000 m hohen Vatnajökull-Gletschers. Ein unvergesslicher Anblick bei strahlend blauem Himmel. Der Gletscher wälzt sich in das Meer. Das abgebrochene Eis schwimmt im strahlend blauen Ozean.



Bild 6:
Nach 3 Stunden über Wasser endlich wieder Land. Der Vatnajökull Gletscher an der Südküste Islands.



In Island hat es bereits geschneit. Das Land empfängt uns mit einer blütenweißen Schneeschicht. Alles sieht sehr sauber und klar aus bei Sichten > 100 km. Reykjavik Control empfängt uns ab ING-VOR mit Radarservice. ATIS meldet vis>10, few028 und sc034, TEMP M1, QNH 1010. Nach 03:58 h und 680 NM schließen wir den visual 01 ab. Eiskalter Wind fegt uns um die Ohren. Handschuhe, Mütze und Skijacke haben wir nicht umsonst mitgenommen. Der Handling-Agent hilft schnell

beim Tanken und O2 auffüllen (Achtung: Flaschenfüllung €250,-). Das Wetter für den Weiterflug nach Nassarsuaq gibt es erst am nächsten Tag ab 09.00 Uhr. Wir können den Abend also im sehr gemütlichen Hotel Loftleidir ausklingen lassen. Direkt vor unserem Hotelfenster steht die treue Mooney HB-DGN.



Bild 7:
Sinkflug über Südisland –
Erster Schnee im September



Bild 8:
Anflug auf Reykjavik BIRK –
Das letzte Eis taut auf unserer
Scheibe

Montag, 17.09.:

Unser Frühstück fällt am großen Frühstücksbuffet im Hotel wieder etwas schmaler aus. Kein Kaffee und wenig trinken, denn wir wollen uns unbequeme Verrenkungen später in den Kälteschutzanzügen ersparen. Danach geht es zum Briefing. Der Briefingraum beim Handling-Agent hält alles bereit, was das Pilotenherz begehrt: zwei Internetarbeitsplätze, Met-Briefing, bequeme Pilotenlounge. Wir können dort auch das Hotel bezahlen (mit 15% Rabatt).

Das Wetter für unser Routing nach BGBW, Nassarsuaq sagt nichts Erfreuliches. METAR: Sicht 10km, -BKN 008 OVC 020. Der 9h-TAF verbessert auf –RA OVC 015.

Wir finden es keine besonders gute Idee bei diesem Wetter zu dem 700 NM entfernten Flugplatz zu starten. Die Minima für den NDB-DME liegen bei 1.500 ft (6%

climb gradient) bzw. 1.800 ft (4% climb gradient). Alles ohne radar coverage, unnötig zu erwähnen. Die MSA liegt bei > 7.000 ft. Rechts und links des Anfluges alles solid Greenland stone.

Der nächste brauchbare Alternate ist BGGH, Nuuk (Godthab) ca. 250 NM entfernt.

Also ändern wir unsere Pläne und geben einen Flugplan nach BGSF, Kangerlussuaq (Sondre Stromfjord) auf. Die Strecke führt uns via GIMLI, BGKK (Kulusuk) , MASIK, PEVAR zum 740 NM entfernten BGSF. Das Wetter dort ist völlig unproblematisch: Sicht 10 km, FEW 060 BKN 180. Der Anflug ist einfach. ILS gibt es zwar auf Grönland nicht, aber ein LOC-DME mit Radar in BGSF ist um Längen besser als Fjord ditching in BGBW.

Wir legen unsere Kälteschutzanzüge an und starten um 10.43 UTC bei CAVOK auf der 19. Aufgrund der schweren Beladung rotieren wir bei 80 KT und vollziehen danach einen flachen Steigflug mit 130 KT. Unsere 210 PS ziehen uns dabei ca. 400 ft/min nach oben. Unser erstes Fix nach einer flachen Rechtskurve Heading 303 ist GIMLI. Über uns in ca. 7.000 ft befindet sich ein Overcast.



Bild 9:
CAVOK über Island – ohne
Sonne. Abflug BIRK: nach
dem Start Rechtskurve

Wir sind gecleart auf FL160. Zwischendurch bekommen wir leichten Eisansatz und holen daher eine Freigabe bis auf FL 230. Es ist immer wieder erstaunlich, welche Auswirkung das Eis hat. Obwohl wir nur max. 2-3 mm Eis an den Kanten haben, verlieren wir mind. 15 KT. Bei minus 35°C werden wir dieses Manko trotz Sonnenschein auch für Stunden nicht mehr los.

Wir wundern uns nicht schlecht, dass trotz des Wetters hinter uns eine Vierer-Gruppe 2-Mots nach Nassarsuaq aufbricht. Wir können auf der 123.45 mithören, wie sie viel zu lange in FL 120 verharren und schließlich 1cm Eis aufpacken. In der Folge melden sie einen Fahrrückgang auf TAS 105 KT (!). Schließlich hilft nur noch ein Sinkflug auf 5.000 ft, um das Eis wieder loszuwerden.

Trotz Nasenkanüle atmen wir hörbar aus bei dieser Airmanship und freuen uns über TAS 185 KT und Sonnenschein über dem Wetter. Die Heizung haben wir halb offen, und es ist richtig gemütlich. Eine große Hilfe ist das GARMIN 430, mit dessen Hilfe wir die Richtigkeit unserer Estimates überprüfen können. Unsere GS beträgt 165 KT. Reykjavik übergibt uns auf Iceland Control 126.55. In FL230 haben wir für unsere Positionreports relativ lange Radiokontakt und müssen daher nicht wie die Gruppe der weiter südlich fliegenden Zweitmots Relais nutzen. Eine UNITED bietet sich dazu an. Iceland übergibt uns später an Sondrestrom Control. Sehr angenehm bei den starken atmosphärischen Störungen sind auch die neuen Sennheiser ANR Headsets, die ich nicht nur aus niedersächsischem Lokalpatriotismus gerne trage.



Bild 10: über Kulusuk: leichter Gegenwind und etwas Eis bremsen – wenig später wird es besser

Leider bleibt der Undercast über Grönland fast komplett erhalten. Nach 4 Stunden erst im Sinkflug auf BGSF können wir das Eiskap sehen. Die Landschaft ist eine atemberaubende Mischung aus Eis, Stein und Schmelzwasser. Sondrestrom Approach übermittelt uns ein erfreuliches Wetter: Sicht 10km, Wind 290/10, FEW030, SCT090, BKN180. Einem Visual auf die 28 steht also nichts entgegen. Nach 04 Stunden 21 Minuten setzen wir sich auf. Durchschnittsgeschwindigkeit auf diesem Abschnitt 165 KT.



Bild 11a:
Sehr beeindruckend –
das Eiskap über Grönland



Bild 11b:
Nähe Kangerlussuaq -
erst im Sinkflug können wir
das Eiskap sehen

Ein sehr freundliches Flugplatzteam empfängt uns. Egon kümmert sich um den Flieger, während ich Wetter und Flugplan für den Weiterflug vorbereite. Der kurze Hüpf ins kanadische Iqualuit (Frobisher Bay), CYFB scheitert an –RASN und Temperaturen knapp über null Grad. CYYR, Goose Bay meldet sehr gutes Wetter: Sicht 15 SM, FEW 040. Nachteilig ist jedoch ein extrem starker Gegenwind auf der direkten Route. Wir entscheiden einen Umweg zu fliegen und uns etwas weiter westlich zu halten, um das Gebiet mit sehr starkem Gegenwind etwas zu umfliegen. Unsere Flughöhe sollte wieder mind. FL 180 betragen, um kein Vereisungsrisiko zu bekommen. Nach ca. 2 Stunden Bodenzeit sind wir wieder in der Luft.

„HB-DGN you are cleared to CYYR via 65N5530W, 6245N60W, LOMTA – climb on runway heading 2000 ft before left turn on course climb FL 180“



Bild 12a und 12b: Visual Approach auf die 28 in BGSF Kangerlussuaq / Sondre Stromfjord



Bild 13a und 13b: Tankstop in der wahrhaftigen Einöde

Während des Steigfluges haben wir dann wieder ein Problem mit unserem sündteuren Sauerstoffsystem. Egon hat ein System einbauen lassen, dass beim Einatmen durch die Kanüle einen Vakuumschalter und ein Magnetventil initiieren soll, um uns eine genaue dosierte Sauerstoffmenge zu verabreichen. Mit diesem System kann man den Sauerstoffverbrauch reduzieren, da das Nachfüllen unterwegs an anderen Flugplätzen nicht immer gesichert ist. Praktisch funktionierte das ab Grönland nur noch so, dass meine Kanüle durch leichten Druck mit der Hand auf die Nasenflügel beim Einatmen komplett abdichtet werden muß. Dem Pilot ist das natürlich nicht zuzumuten. Und damit Egon nicht Gefahr läuft blau anzulaufen (wir passieren zwischenzeitlich FL140) reiche ich ihm geschwind eine konventionelle constant flow Kanüle.

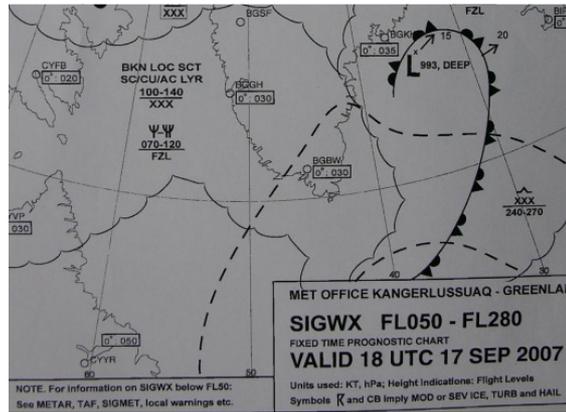
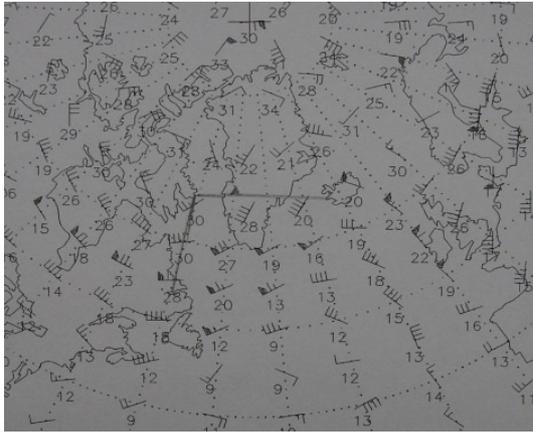


Bild 14a und 14b: Gegenwind und Vereisungsrisiko – die Strecke BIRK – BGBW – CYYR geht heute nicht. Der Copilot hingegen muss mit der „high tech“ Sauerstoffanlage vorlieb nehmen bis später der Sinkflug eingeleitet werden wird. Man hat als Copilot mit der rechten Hand auch sonst nicht viel zu tun über dem Nordatlantik. Positionreports alle 60 Minuten, aktuellen Wind ausrechnen, estimates bestimmen. Apropos Wind: Wir haben für kurze Zeit 95 KT (!) wind 60° von der Seite. Wäre ein Direktflug über BGBW Nassarsuaq – CYYR Goose Bay möglich gewesen, hätten wir diesen Wind wesentlich länger und direkter „genießen“ dürfen. So merken wir das lediglich an der reduzierten Grundspeed von 160 KT und $> 25^\circ$ Luvwinkel. Ich schlage Egon eine Wette um ein großes Steak bei Trappers vor, dass die 2-Mots aus BIRK heute nicht in CYYR landen trotz der kürzeren Legs. Aber auch er hegt wenig Optimismus für unsere Kollegen Ferry-Piloten.

Also unterdrücken wir die Vorfreude auf die Steaks und geben wir uns wieder dem blauen Ozean hin. Anders als vor Island liegt es für Stunden friedlich unter uns. Der Funkkontakt ist inzwischen für knapp 2h abgerissen. Relaisflugzeuge sind trotz der zwischenzeitlich freigegebenen Flughöhe von FL 200 auch nicht auszumachen. Die Airliner fliegen viel weiter südlich auf der Linie Halifax – Shannon. Erst kurz vor der kanadischen Küste ca. 100 NM vor LOMTA haben wir erstmalig Kontakt zu GANDER. Am westlichen Horizont macht sich langsam abendliche Stimmung breit, während das GPS die kanadische Küste ankündigt. Dann endlich taucht im Abendlicht eine dünne ungleichmäßige Küstenlinie auf. Vorgelagert sind einige schroffe Inseln. Erster Schnee hat bereits die Bergkuppen bedeckt. Wir suchen nach Zeichen von Zivilisation, aber es fehlt gleichwohl jede Spur.



Bild 15a und 15b: BGSF – nach dem Start Linkskurve – wenig später ein glatter blauer Ozean für Stunden



Bild 16b: Große Flughöhen über Wasser – da kann der Wind schon mal etwas auffrischen



Bild 16: endlich taucht sie im Gegenlicht auf: Kanadas Ostküste – willkommen in der Neuen Welt



Bild 17: Erster Schnee hat kanadische Inseln verzuckert



Bild 18 a und 18b: Es gibt komfortablere Reisemittel für eine Atlantiküberquerung – für uns war es super !

Wir genießen das traumhafte Wetter und bei der verbleibenden Flugzeit von weniger als 1h gönnen wir uns zum Sonnenuntergang ein Fläschen Wasser. 70 NM vor Goose Bay bekommen wir eine direkte Freigabe zum Sinkflug. Inzwischen ist es stockdunkel. Trotz wolkenlosem Himmel ist kein Licht am Erdboden auszumachen. GANDER führt und professionell mit Vektoren auf einen 10 NM visual auf die riesige Runway 26. Die letzten Minuten auf dem Final genießen wir schweigend voller Stolz und Erleichterung. Nach 06:12 Stunden und 1.080 NM setzen wir inmitten der Runway-Befeuerung auf.

Als wir über das riesige dunkle Vorfeld zum FBO Woodward Aviation rollen, hat es den Anschein, wir seien die einzigen Gäste hier. Nicht ganz. Wir staunen nicht schlecht, als wir beim FBO noch einen späten Gast aus Deutschland trafen. Ferrypilot Arnim Stief ist nur Minuten vor uns gelandet um am nächsten Tag eine Cirrus nach Europa zu überführen. In Arnim`s Transatlantik Seminar bei der AOPA hatte ich einige Monate zuvor das theoretische Wissen und viele hilfreiche Praxistips bekommen, welche bei der Vorbereitung dieser Tour sehr hilfreich waren.

Bevor wir aber das Wiedersehen feiern können, muss zunächst ein Quartier für die Nacht organisiert werden. Alle Hotels sind ausgebucht. Der freundliche FBO weiß Rat und organisiert und flugs zwei Stuben in einer nahen Kaserne und fährt uns auch zu unserem Abendessen. Das bei Ferrypiloten beliebte TRAPPERS ist ein fensterloses cook-yourself Restaurant im besten kanadischen Blockhausstil. Bier, French Fries und Cole Slaw werden serviert. Für das fachgerechte grillen des Steak über offenem Feuer ist man selbst verantwortlich. Radarservice terminated quasi.

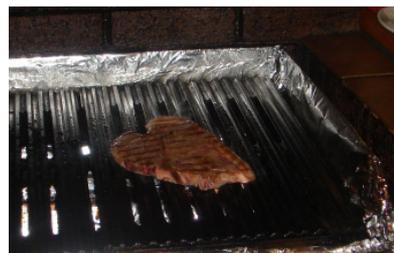


Bild 19:
So strahlen Transatlantik-Flieger –
oben: der verdiente Lohn

Gut gestärkt und nach kurzer aber herzlicher Feier mit einigen Bud's begeben wir uns in unsere Kaserne. Vor der Tür treffen wir noch einige deutsche Transall-Piloten aus Bayern, die in dieser Gegend Tiefflug üben. Die Profis fragen uns bei einem Schlummertrunk noch gehörig aus. Wir ernten anerkennende Blicke und beste Wünsche für den zweiten Teil unserer Reise.

Dienstag, 18.09.

Bereits um 05.00 Uhr klingelt der Wecker. Wir sind so früh am Flugplatz, dass wir den Sonnenaufgang genießen können. Erst jetzt erkennen wir, in welcher grandios weiten Landschaft wir hier gelandet sind. Während wir unsere treue Mooney vorbereiten, heben Arnim und einige andere Ferrypiloten bereits zum Sprung nach Europa ab. Richtung Osten sind die Tage deutlich kürzer. Wir hingegen setzen wieder Westkurs zu unserem nächsten Tagesziel Wittman Airfield – Oshkosh, WI. Goose weist uns die Startbahn 34 und die Goose 2 Departure zu, was nichts anderes heißt als Runway track und danach Linkskurve auf Kurs. Das Wetter könnte auch für VFR nicht besser sein. Wir steigen auf 12.000 ft und können uns an der kanadischen Natur mit den großen Nadelwäldern und den vielen Seen kaum satt sehen.



Bild 20a und 20b: Morgendämmerung in CYJR – Goose Bay ist ein Ferryairport häufig Richtung Ost

Die Strecke führt über Sept.Iles an den St. Lorenz Strom. Erste größere Merkmale von Zivilisation tauchen auf. Der Nadelwald wird von bunt schillerndem Ahorn abgewechselt. Indian Summer.



Bild 21a und 21b: Endlose Nadelwälder und Seen prägen die einsame Landschaft in Labrador

Wir folgen dem St. Lorenz Strom hinauf bis nach Quebec, wo wir einen kurzen Tankstop einlegen. Das Wetter muß hier allgemein gut sein. Der Anflug wird von tausenden schmucker uniformer Holzhäuser begleitet, die alle einen Swimming pool haben.



Bild 22a und 22b: Anflug auf Quebec – kanadischer Wohlstand - Indian Summer am St. Lorenz-Strom

Der St.Lorenz Strom wird uns auch auf den nächsten 300 NM noch flankieren. Der Einflug nach USA erfordert nach Grenzüberquerung umgehend eine Landung auf dem nächsten Zollflugplatz. Wir haben dazu Buffalo, NY ausgewählt.

Etwa auf halber Strecke fliegen wir erstmals in US-amerikanischen Luftraum ein. Montreal übergibt uns an Boston Control 123.875. Es klappt alles so einfach, dass wir auf eine kühne Idee kommen. Um ihn gnädig zu stimmen erkläre ich dem Lotsen, dass wir gerade mit der Mooney aus der Schweiz gekommen sind, und ob es vielleicht möglich wäre, einen Fotoflug entlang der Toronto City Skyline zu machen, und ob er das mit Toronto Control koordinieren könne. Die Antwort kommt wie aus der Pistole geschossen. „HB-DGN turn right – you are cleared direct Toronto City Airport.“ Life can be so easy – lauter Freudenjubiläum im Mooney Cockpit. Man stelle sich das in Europa vor. Es ist etwa so, als ob man IFR im Airspace Brüssel fliegt und ein direct zum Berliner Kudamm bekommt. Wir bekommen also eine knappe Stunde später unsere Sinkflugfreigabe auf 500 ft. und können eine wunderbare IFR Platzrunde über CYTZ fliegen. Beim low approach müssen wir unser Fotoobjektiv auf äußerste Weitwinkel Brennweite stellen, aber trotzdem bekommen wir das höchste freistehende Gebäude der Welt, den 553m hohen CN Tower, nicht mehr formatfüllend ins Bild.



Bild 23a und 23b: In der Boston-FIR: Kursänderung nach rechts zu einem unvergesslichen Erlebnis

In entsprechender Hochstimmung erbitten wir anschließend noch Radarvectoren zu den Niagarafällen. Als wäre das die natürlichste Sache der Welt, wird das sofort genehmigt. Toronto übergibt uns über dem Lake Ontario an Buffalo. Wenige Minuten später tönt Control „HB-DGN, the scenic falls are in your 12 o'clock position 2 miles. Maintain 4000 ft and circle at your own discretion. There is a helicopter overhead Falls in 3.500 ft. Unicom frequency is 122.95. Report ready for approach.“

Freudige Sprachlosigkeit im Cockpit. Übersetzt auf eine deutsche Sehenswürdigkeit hieße das in etwa so: „Sie sind freigegeben für (IFR !) Fotokreise über dem Kölner Dom. Koordinieren Sie sich mit einem Helicopter auf der Unicom Frequenz blablabla und melden Sie fertig zum Anflug.“

12 Minuten später stellen wir auf dem Vorfeld von Buffalo International im Customs Area ab. Direkt hinter uns kommt die Falcon 50 der Popgruppe Maroon 5, direkt daneben eine Eclipse 500 – welcome to America.



Bild 24a und 24b: IFR-Fotokreise über Niagara Falls - Typische Szene auf einem US-GAT

Im Transatlantik-Seminar haben wir gelernt man müsse jetzt sitzen bleiben, bis der Zöllner zum Flugzeug kommt. Da wir aber irgendwie grundehrlich wirken, bekommen wir einen freundlichen Hinweis per Funk, dass Customsgebäude befinde sich linker Hand und wir sollen hinübergehen. Wir sprechen beim Zöllner vor, und der findet das gar nicht gut, dass wir zu ihm gekommen sind. Zu allem Überfluß fällt mir jetzt ein, dass wir auch noch illegal Bananenschalen aus Deutschland im Cockpit lagern haben. Wir negieren das. Vertrauen ist gut, aber Kontrolle ist besser. Der schmuck uniformierte Customs officer lässt sich jedenfalls umgehend das Flugzeug öffnen und wühlt in unseren Sachen. Unseren „Mülleimer“ unterm Pilotensitz entdeckt er gottlob nicht. Es folgen zwei Stempel in den Pass und dann endlich ein erleichternder Gang zu den Restrooms. Alles hübsch und nur in dieser Reihenfolge.

Wir planen unser letztes Tagesziel: Oshkosh. Nach dem Abflug lassen wir den ERIE-See links liegen und steigen in den wolkenlosen Himmel auf 12.000 ft. Nördlich von Detroit genießen wir den schönen Sonnenuntergang. Fern im Westen können wir einige hohe Cu erkennen. Bald darauf sehen wir die fernen Gewitter im Nachthimmel beeindruckend blitzen. Unser Stormscope zeigt die lokalen Targets in der Gegend von KOSH an. Wir bekommen eine Sinkflugfreigabe 40 Meilen vom Flugplatz entfernt. Noch ist das Wetter wolkenlos, die Luft ruhig und das METAR unauffällig, aber die vor uns liegenden Wärmegewitter sind sehr gut erkennbar. Aus dem Inneren der Wolken leuchtet es orangerot, und das Licht reflektiert gut sichtbar vom Boden. Wir arbeiten unsere Checklisten ab, stellen die Sinkflugrate auf 700 ft/min und brausen mit 190 KTS nach unten. Der Lotse führt uns per Vector direkt in den VFR-Gegenanflug zur 18. Wie so oft in USA wollen die uns schnell unten haben, denn von hinten naht schon der nächste Verkehr. Die Gewitter stehen ein paar Meilen westlich,

so dass wir einen entspannten Visual fliegen können. Wie zuvor telefonisch mit dem FBO Basler vereinbart, werden wir vom Hotel abgeholt. Mit einem großen Bier prosten wir uns auf den gelungenen Flugtag zu.



Bild 25a und 25b: Industrielandschaft an den großen Seen - go west in die Abendsonne Richtung Oshkosh

Mittwoch, 19.09.

Nach 30 Flugstunden in 3 Tagen wollen wir es jetzt auf dem Südkurs nach Texas ruhiger angehen. Unsere Tagesetappe ist KAIZ, Lake Ozark in Minnesota, gut 2 Flugstunden.

Wir schnuppern also ein wenig Oshkosh Atmosphäre und besuchen das phänomenale Air Venture Museum der EAA (Experimental Aircraft Association). Erstaunte Gesichter gibt es auf beiden Seiten als wir im Museumseingang von Flugveteranen persönlich in die Besonderheiten des Museums eingewiesen werden. Ausschließlich aus Spendenmitteln ist eine riesige Museumslandschaft entstanden, die die komplette (amerikanische) Fluggeschichte beschreibt. Dokumente, Modelle, zahllose Flugzeuge, Kinos, Gedenkmauern usw. sind in dem modernen Gebäude perfekt arrangiert. In „Kids world“ schlendern wir lässig und selbstbewusst zu den Hängegleiter- und Modellflugsimulatoren. Egon ist mindestens 5-mal mit dem Drachen in den Bäumen hängen geblieben und auch meine Modellflugloopings nach dem Start direkt 3 inch unter die Grasnarbe sehen nicht besonders elegant aus.



Bild 26a und 26b: unvergleichliches EAA Airventure Museum - Kid's world stellt Flugtalent in Frage

Nach dieser deprimierenden Flugerfahrung sind wir froh, daß Wittman Airfield wieder unfallfrei zu verlassen. Am frühen Nachmittag starten wir zu einem kurzen 440 NM Hüpfen nach Kaisers-Lake, Missouri. Basler hat perfektes Wetter arrangiert: Wind 29009G15KT Sicht 10SM, CLR, 19/16.

Unser Routing verläuft annähernd direkt über Madison, Davenport, Burlington, Hallsville. Die Landschaft ist ländlich mit Eichenwäldern und vielen Seen. Typische IFR-Fragen unterwegs: „wie heißt denn der große Fluß da unten?“. Mississippi verrät das GPS. Etwas später: „Red River“. Gut, dass niemand unsere amerikanischen Geographiekennntnisse abfragt. Etwa 100 NM vor dem Ziel bekommen wir einige strikes angezeigt und sehen Gewitterwolken voraus. Steigflug bringt so kurz vor dem Ziel nichts mehr, und wir entscheiden uns daher, den Flug unterhalb der Wolkenbasis auf 5.000 ft. fortzusetzen. Außerhalb der Schauer sind die Sichten aber immer noch sehr gut. Mizzu-Approach vectored uns direkt auf den LOC DME Rwy 21 von KAIZ, Kaisers Lake/Lake Ozark. Die Landebahn ist 6500' lang. Der Flugplatz selbst ist unkontrolliert, d.h. es ist niemand am Funk. Wir setzen Blindmeldungen ab und rollen komfortabel über Taxiway D und A ab und stellen die Mooney auf das großzügige Vorfeld. Wie fast überall in USA stehen Geschäftsreiseflugzeuge selbst auf den kleinen Flugplätzen. Wir parken neben einer großen Cessna. Kurz hinter uns landet eine King Air 200. Tankservice und Landegebühr sind schnell erledigt. Nach den langen Legs und 5.213 NM in 4 Tagen haben wir uns etwas Ruhe verdient. Das Erholungsgebiet Lake Ozark ist dazu genau richtig.

Der riesiger Stausee, wurde 1931 am Osage River inmitten von Hügeln und Eichenwäldern angelegt. Endlose Wanderwege und phantastische Wassersportmöglichkeiten bieten ein beliebtes Ausflugsziel insbesondere für Städter aus Illinois. Wir werden von unserem Fliegerfreund Kent und seiner Frau empfangen, die sich hier niedergelassen haben, und denen Chicago zu stressig wurde. Auf dem Weg ins Hotel staunen wir nicht schlecht, über die Bootshändler rechts und links der Straße. So große Sportboote und Rennboote wie hier, kenne ich bisher nur aus Fernsehserien wie Miami-Vice. Kleinere Exemplare mit bis zu 130 PS kann man dort stundenweise gegen Vorlage eines Autoführerscheins ausleihen. Merkwürdig, dass das hier alles so einfach ist. Daheim in Deutschland ist der Tretbootverleiher an der Talsperre im Sauerland erst zufrieden, wenn ich Vorkasse leiste und meinen Personalausweis hinterlege.

Gegen Abend planen wir mit Laptop und Reisedrucker bereits die letzte Etappe unserer Reise nach San Antonio, Texas. 626 NM ist das Routing über Springfield-Missouri, dann hinweg über die Boston Mountains nach Arkansas und weiter über Oklahoma nach Texas, ca. 60 NM östlich an Dallas vorbei, weiter südöstlich über Austin nach San Antonio.



Bild 27a und 27b: Auf dem Weg nach Süden der Mississippi - Eichenwälder in Missouri / Lake Ozark

Donnerstag, 20.09.

Nach ausgiebigem Frühstück brechen wir auf. Das Wetter ist prächtig. Wir bekommen wolkenlosen Himmel. Der IFR-Pick-up klappt problemlos. Nach einigen Flugstunden ist es auch einfacher geworden die clearances zurückzulesen. Insbesondere in Texas wird ein sehr breiter Akzent gesprochen. Egon bereitet mich schon mal darauf vor, dass Mooney in Texas „müüni“ ausgesprochen wird. Ich nehme ihm das nicht ab. Kurz darauf ein lautes Lachen im Cockpit. Auf unseren Anruf echot Dallas aus den Sennheiser-Headsets: „Müüni GN roger. Altimeter 3012.“ Egon grinst: herzlich willkommen in der Heimat der Müünies!

Wir probieren mit Dallas noch eine Änderung der Route auszuhandeln, um einen Blick auf das gigantische Luftdrehkreuz Dallas zu werfen. Dass das hier aber eine andere Nummer ist, als das provinzielle Toronto macht man uns schnell und glaubhaft klar. So genießen wir unsere letzte Flugstunde über der sehr schönen texanischen Landschaft. Ich bin sehr überrascht, wie grün alles ist. Der 250 km breite Gürtel am Golf von Mexiko scheint nicht zu den ausgedörrten Landschaften Texas zu gehören. Besonders einladend sieht Austin aus. Viele Seen, großzügige Häuser und Gärten lassen auf hohen Wohlstand schließen.



Bild 28a und 28b: In Texas sieht man wenige Subprime Immobilien - am Ziel: KSAT San Antonio, Texas

Wir erhalten eine Freigabe zum MARCS8-Approach auf San Antonio International und schweben reibungslos auf eine der großen Landebahnen ein.

Das Außenthermometer zeigt knapp 30 °C. Müüni-country ist offensichtlich auch Ende September sehr hochsommerlich.

Wir haben uns aus Wartungsgründen dazu entschlossen nicht den benachbarten Stinson Municipal KSSF, den offiziellen Platz des diesjährigen Mooney-Treffens anzufliegen, sondern steuern in KSAT Lonestar Aero, einen Spezialbetrieb für Mooneys an. Der Inhaber Dennis Bernhard empfängt uns herzlich. Professionell werden die Wartungsaufträge besprochen. Nach einer guten Stunde sind wir Downtown San Antonio, der mit 1,3 Mio. Einwohnern zweitgrößten Stadt Texas., im Mooney Convention Center. Kerrville, die Geburtsstätte aller Mooney Flugzeuge ist nicht weit entfernt. Gastgeber ist die amerikanische Mooney Aircraft and Pilot Association (MAPA), die in jedem Jahr ein 5-tägiges Treffen mit einem bunten und informativen Programm rund um das Thema Mooney organisiert. In einem großen Hotel ist sogar eine kleine Messe angegliedert mit Motorenspezialisten, Avionikern

usw.. Es gibt Vorträge und sehr professionelle Workshops und auch viel gesellige Zeit. Wir lernen viele nette Freunde kennen.

Die Amerikaner staunen nicht schlecht, dass zwei Europäer daherkommen, und ihnen erzählen, wie man über den Atlantik fliegt. Für viele von denen ist ein Flug von Houston nach Las Vegas schon eine grosse Sache“, sagt Egon augenzwinkernd. Den Preis für die weiteste Anreise haben wir natürlich gerne entgegengenommen.



Bild 29a und 29b: Treffen mit Bekannten – ganz links: Jerry Manthey

Nach einer Woche resümieren wir stolz, was man mit der Mooney so alles machen kann. Trotz Gegenwinden sind wir in 5 Tagen in 36h mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von knapp 170 KTS und einem FuelFlow von 50 l/h bis an die mexikanische Grenze geflogen.