

FLORIDA WARRIOR:

MIT EINER PIPER BIS NACH KEY WEST

Stefan Jäger





Piper N146 FA: Mein Flugzeug für den ersten Tag in Florida JÄGER



Mit einem Mietwagen ging es vom Airport in Jacksonville ins beschauliche St. Augustine an der Westküste Floridas (o.). In der Flugschule wurde ich bereits erwartet (re.)



JÄGER

TO LOOK FOR AMERICA

Fliegen in den USA? Bestimmt. Irgendwann. Und dann ging es schnell: Ein beruflicher Aufenthalt trat als „Brandbeschleuniger“ auf den Plan.

Schon nach meiner ersten USA-Reise mit meiner Mutter 1991 war Amerika das Land der unbegrenzten Möglichkeiten. In einem Foto von damals sitze ich als Knirps auf einer Holzstiege hinter irgendeinem Motel und lächle etwas dümmlich in die Kamera. Amerika gefiel mir.

Zweieinhalb Jahrzehnte danach hat sich wenig geändert und die Wahl meines fliegerischen Betätigungsfeldes wurde etwas erleichtert: Ich hatte Florida in der Zwischenzeit mehrmals besucht und 2009 im Rahmen eines Journalismus-Stipendiums knapp zwei Monate bei der „St. Petersburg Times“ (heute: Tampa

Bay Times) im beschaulichen St. Petersburg an der Westküste verbracht.

Nachdem es bekanntlich keine Zufälle gibt, ist schon im Frühjahr im Watschinger Pilot Store das Buch „Fliegen in den USA“ (Stand Oktober 2015: 27,50 Euro bei Amazon) von Dr. Klaus-Jürgen Schwahn in meinen Händen

gelandet. Auf über 200 Seiten fasst der ehemalige Berufspilot und heutige Flugplatzbetreiber darin 25 Jahre fliegerische Erfahrung in den USA zusammen. Kurzum: Es ist „das“ Standardwerk für deutschsprachige Piloten. Darin finden sich übrigens nicht nur gute Tipps rund um das Fliegen in den USA, sondern auch alle

rechtlichen Bestimmungen, um mit einer EU-Lizenz „happy landings“ auch in den USA erleben zu dürfen.

Say again?

Ich hatte mich für „Florida Aviation Career Training“ in St. Augustine als Ausgangspunkt entschieden. Die Flugschule hat viel Erfahrungen mit dem Ausbildungsstand, Fragen und Bedenken europäischer Piloten und wird von Dr. Schwahn mitbetrieben bzw. es gibt eine sehr enge Kooperation.

Zur weiteren Vorbereitung habe ich mir per Amazon auch noch „The Aviator’s Guide to Florida“ (Stand Oktober 2015: 32,05 Euro) von Udo Leinhäuser geholt. Dort werden die schönsten Flugplätze Floridas mit Kurzbeschreibung und Bild- bzw. Kartenmaterial aufgeschlüsselt.

Da das Thema Sprechfunk immer als Schreckgespenst durch diverse Foren geistert, wollte ich dabei auch wenig(er) dem Zufall überlassen: LiveATC.net ist eine großartige Plattform, bei der man – aus Sicherheitsgründen etwas zeitverzögert – den Sprechfunk vieler internationaler Flugplätze mithören kann. Für die USA ist das sogar bei „kleineren“ Flugplätzen möglich, so auch in St. Augustine (KSGJ), dem Ausgangspunkt meiner Reise.

Ich habe also einige Abende mit Kartenmaterial auf dem Küchentisch verbracht und mir den Funkverkehr angehört. Nach den ersten 5 Stunden war ich mir sicher – es muss dort wohl auch Taxiways, Rollbahnen und Abstellflächen geben.

Bevor es aber Richtung USA los ging, galt es noch meine europäische PPL in den USA anerken-

nen zu lassen. (Grundsätzlich gibt es zwei Möglichkeiten: Erwerb einer vollständigen USA-PPL oder eben Validierung der europäischen Lizenz. Aus Zeit- und Kostengründen habe ich mich für die Validierung entschlossen.)

Dabei wurde ich zum ersten Mal angenehm von der kundenfreundlichen Vorgangsweise der Federal Aviation Administration (der amerikanischen Austro Control) überrascht. Der Prozess der Umschreibung war nämlich deutlich einfacher als erwartet. Dazu ist eigentlich nur eine etwas sperrig klingende „Verification of Authenticity of Foreign License, Rating, and Medical Certification“ zu beantragen.

Das Formular gibt es bei der FAA als Download. Damit prüft die FAA bei der Austro Control nach, ob die österreichische Lizenz gültig ist, nicht eingezogen

wurde und ein dementsprechendes Medical vorhanden ist. Hier gibt es übrigens einen kleinen rot-weiß-roten Bonus gegenüber unseren deutschen Nachbarn: Das österreichische Medical wird von der FAA anerkannt, die deutsche Variante nicht. Ein Hoch auf die heimische Flugmedizin.

Schnelle Post aus USA

Statt der prognostizierten 8 Wochen Wartezeit war die digitale Antwort bereits nach 4 Tagen in meinem Postfach und mir wurde damit bescheinigt, dass ich bei einem Prüfer in den USA um eine Lizenz vorstellig werden durfte. Der Prüfer – Jay – wurde übrigens völlig unkompliziert von der Flugschule/Vermietung in den USA organisiert. Als letzten Schritt vor dem Abflug brachte ich noch mein Zubehör auf den letzten Stand: Als Moving Map-Software

auf dem iPad verwende ich seit einem Jahr VFR FliteDeck Mobile von Jeppesen. Die Karten sind alle vektorbasiert, das bedeutet einerseits, dass man sich das Umschalten zwischen Area-, Anflug- und Taxikarten sparen und gleichzeitig Terrain und Hindernisse bis in kleinste Detail aufzoomen kann.

Die Gesamtkarten für die USA kosten für 30 Tage (Stand Oktober 2015) 49 Euro. Als Backup-Lösung diente Garmin Pilot. Nicht zuletzt, weil ich so Flugpläne auf meine „D2“-Uhr synchronisieren kann. Beliebteste App in den USA ist derzeit übrigens ForeFlight.

Nach mühevoller Anreise – ich verbrachte zuvor eine Woche berufsbedingt (ja!) in Hawaii – von Kailua-Kona über Los Angeles und Houston nach Jacksonville und mit dem Mietauto nach St. Augustine, war es

nach kurzem Schlaf und langer Nacht soweit. Auf die Begrüßung in der Flugschule folgte gleich ein straffes Programm: drei Stunden Ground School mit Fluglehrer Devin, einem knapp 25-jährigen ATPL-Anwärter, der gerade dabei war, seine obligatorischen 1500 Stunden zu sammeln.

“Einfach wissen reicht nicht”

Ich muss sagen, es war wirklich ein guter Refresher, bei dem (fast) alles dabei war: Weights und Balance manuell, Start- und Landestrecken, Technik, Navigation. Wir sind in der Theorie auch noch Stalls und Spins durchgegangen.

Was ich sehr gut fand: Es ging Devin nicht darum, mich in eine Prüfungssituation zu bringen, sondern eher mein Wissen aufzufrischen. Er meinte dann auch: “Die meisten Piloten können Gelerntes gut umsetzen, wissen aber oft nicht mehr ganz genau, warum sie es eigentlich tun.” In meinem Fall kann ich dem nur zustimmen, auch ich habe einige Dinge schlichtweg vergessen, obwohl ich sie im Cockpit dann automatisch anwende. Die Theorie-Sitzung gilt übrigens als Bestandteil des verpflichtenden “Biennial Flight Review”.

Alle zwei Jahre müssen sich amerikanischen Lizenzinhaber von einem Lehrer darauf abklopfen lassen, ob sie im Rahmen ihrer Lizenz noch current sind. Es ist keine Prüfung, bei der man durchfallen kann oder eine negative Note bekommt, sondern soll den Glauben an die eigenen Fähigkeiten und das fliegerische Wissen stärken. Auch da sind die Amerikaner sehr pragmatisch.

Nach drei Stunden Ground Instruction, Devin war wirklich gewissenhaft, ging es dann zum ersten Mal in die Luft. Der erste kleine Schock: Die Piper Warrior II mit 160 PS hatte ihre besten



Ganz offiziell heißt der Flughafen “Northeast Florida Regional Airport”, in ganz Florida nennen ihn Piloten aber schlichtweg

Tage schon hinter sich. Und zwar seit ca. 15 Jahren. Ich hätte darauf vorbereitet sein sollen: Amerikanische Schulflugzeuge sind oft mehr als 1000 Stunden pro Jahr im Einsatz und damit wahre Arbeitspferde. Technisch einwandfrei, aber innen etwas in die Jahre gekommen. Dazu ist die Avionik oft auch etwas spartanischer als wir verwöhnte Europäer es gewohnt sind.

Preis-Paradies

Selbst IFR-instrumentierte Modelle, wie die später von mir geflogene N149FA haben nicht zwingendermaßen ein bordeigenes GPS-System, moderne Transponder oder Funkgeräte. Dafür konnte sich der Preis für eine Piper wirklich sehen lassen: 116 Dollar pro Stunde nass standen auf der Preisliste. Willkommen im Paradies.

Durch die hohe Anzahl an Flugstunden pro Flugzeug wird in den USA sehr viel Wert auf einen extrem gründlichen Groundcheck gelegt. Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser. Neben dem obligatorischen Öl- und Fuel-Check werden auch der Motorraum und alle sichtbaren Schläuche und Leitungen eingehend überprüft. Die

Cowling lässt sich bei der Warrior II übrigens auf beiden Seiten relativ einfach öffnen.

Danach: endlich Fliegen. Bereits beim Abflug gab es die ersten kleinen Unterschiede. Gerade in Küstennähe haben amerikanische Plätze bis zu vier Pisten, und wir sprechen hier nicht von großen internationalen Flughäfen. Deshalb wird das komplette Rollen fast immer über die Ground-Frequenz abgewickelt. Bei der ATIS gibt es kaum Unterschiede, außer dass der Luftdruck in Inch/Quecksilbersäule also inHg angegeben wird und bspw. mit “Altimeter 3010” vom Band kommt.

Das Rollen beginnt mit einem Wunschkonzert: Man sagt was man ist, wo man ist und wohin man will. Ein klassischer Erstanruf wäre also “Warrior 149 Fox-trott Alpha, at Florida Aviation with Alpha for northbound departure.” Controller wollen grundsätzlich immer wissen, welche Type man fliegt. Das “N” beim amerikanischen Kennzeichen wird weggelassen. Amerikaner gehen einfach davon aus, dass man ohnehin unter sich ist.

Gesagt, gerollt. Nach Querung von zwei Pisten (in St. Augustine sind die beiden kürzeren Pisten

die 02 und die 06) auf die 31. Run up-Check, umschalten auf den Tower und “Warrior 149 Fox Alpha, A6 for 31, ready for departure.” Was dann folgt ist typisch amerikanisch und kam mir in den folgenden Tagen noch öfter unter: “149 Fox Alpha, cleared for take-off runway 31, left turn on course. No delay.” Und “No Delay” bedeutet auch wirklich ohne Verzögerung. Es wird erwartet, dass man wirklich “ready for departure” ist und praktisch schon vom holding point weg das Gas gibt. Devin erklärte es mir humorvoll: “Nicht stressen lassen, aber auch der falsche Zeitpunkt für große Geistesblitze.”

Nach Steigen auf 4500 Fuß AGL folgte dann der zweite Teil meines Flight Reviews mit einem umfangreichen Programm: straight & level, altitude und course change, standard rate und steep turns. Besonders intensiv geübt wurden slow flight, sowie power on and power-off stalls. Auch das entspricht der amerikanischen Praxis.

Devin war offenbar zufrieden und wollte noch ein paar Landungen sehen. Dazu ging es nach Palatka (K28J) einem unkontrollierten Platz mit drei (!) Bahnen.

einfach nur “St. Augustine” MICROSOFT LIVE

Für mich war es bis dahin unverständlich, wie das funktionieren kann. Kann es. Man setzt bereits relativ weit vor dem Platz die erste Blindmeldung ab, die eine kleine Besonderheit enthält: Der Platz wird zwei Mal genannt. Nachdem einige Plätze gleiche Frequenzen haben und durch die Topographie der Funk relativ weit reicht, halbiert man so die Chance, falsch verstanden zu werden. Ein Anruf wäre also beispielsweise: “Palatka Traffic, Warrior 149 Fox Alpha, 5 miles inbound from the northeast, midfield crossing for touch & go on runway 27, Palatka Traffic”. Es klappt tatsächlich und man hört sofort, wo andere Flieger sind, die sich im Idealfall ebenso korrekt melden. Man setzt weitere Blindmeldungen dann also kurz vor bzw. über dem Platz ab. Da es keine publizierten Platzrunden gibt, wird ein unkontrollierter Platz im Regelfall in 1500 Fuß überflogen, während sich die Flugzeuge in “ihrer” Platzrunde auf 1000 Fuß befinden.

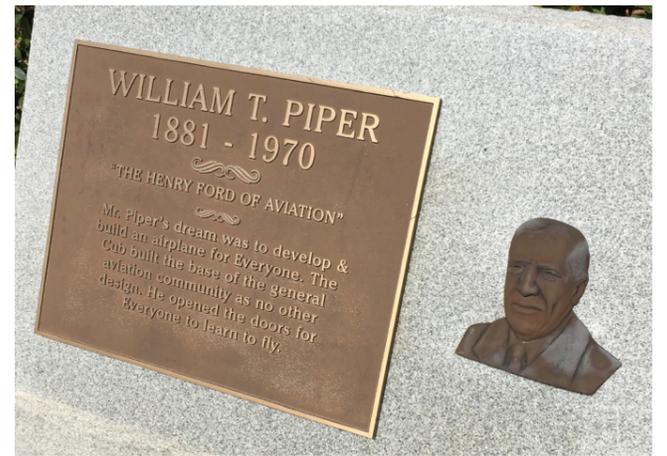
Was dabei nicht gerne gesehen wird bzw. man keinesfalls machen sollte, ist das sofortige Einfliegen in den Downwind oder straight-in-approaches – beides gilt als unsicher und nachdem genug



Unpassend: Ausgerechnet in einer Cessna 172 SP ging es zum Piper-Werk nach Vero Beach JÄGER



Eine Piper Cub in Vero Beach JÄGER



Der Traum eines Mannes: Flugzeuge als Transportmittel für den Alltag JÄGER

Flug nach Vero Beach (KVRB), wo bis heute Piper Aircraft seinen Hauptsitz hat.

Eines vorweg: Wer sich nach 90 Minuten Flug und ohne weitere Flugerfahrung alleine in den dichten Verkehr an der Ostküste Florida stürzt, braucht viel Glück, gute Nerven und noch bessere Ohren. Obwohl ich mich für experimentierfreudig halte, wollte ich auf unnötiges Risiko verzichten und bat Devin, mich für die berechnete Flugzeit von 3 Stunden und 20 Minuten hin und retour zu begleiten. Einerseits bekam ich so die Chance, mich mit den Lufträumen vertraut zu machen und andererseits gleichzeitig den Funk zu übernehmen.

Statt einer P28A wurde kurzfristig eine C172SP aufgewartet, besser instrumentiert (+ Autopilot und Moving Map) aber mit 145 Dollar pro Stunde auch deutlich teurer. Devin war dankbar, der üblichen Platzrunden-Hölle zu entfliehen – pardon entfliegen – und gab mir viele wirklich gute Tipps, vor allem was den amerikanischen Luftraum betraf. Im Gegensatz zu heimischen Gefilden, sind in den USA auch die Luftraum-Klassen A, B und C im Einsatz. Alpha beginnt ab

18.000 Fuß und ist für VFR tabu, Bravo entspricht etwa unserem D-Luftraum und befindet sich um die größten Verkehrsflughäfen der USA, zu denen in Florida beispielsweise Miami, Orlando und auch Tampa gehören.

Dazu gesellen sich unzählige C- und D-Lufträume, die um kleinere Verkehrsflughäfen und kontrollierte Regionalplätze errichtet werden. Während Einflüge in B-Airspaces eine definitive clearance brauchen (“Warrior 149 Fox Alpha is cleared into the Bravo-Airspace, fly heading XXX, maintain 1500 feet”) reicht es bei Charly- und Delta-Lufträumen, dass der Controller einen nach Erstanruf mit Rufzeichen anspricht, solange er nicht ausdrücklich den Einflug verbietet.

In der Praxis wird das deutlich pragmatischer gehandhabt. Charly- und Delta-Lufträume reichen selten über 4000 Fuß hinauf, womit man eigentlich ab 4500 Fuß die Küste entlang brettern kann. Das ginge theoretisch auch in 500 Fuß Höhe über dem Wasser, aber auch ohne Berge gilt in den USA “altitude is safety”. Nicht zuletzt, weil in einigen Fällen Versicherungen offenbar argumentierten, dass Piloten bei entsprechender

Platz da ist, wozu ein Risiko eingehen? Der gute Ton gibt vor, dass man den Platz im 45-Grad-Winkel zur erwünschten Landebahn eben in 1500 Fuß überfliegt um beiden Schwellen im Blick zu haben, dann beispielsweise eine Minute geradeaus weiter und mit einer 180-Grad-Rechtskurve und Sinken auf 1000 Fuß, jeweils mit Blindmeldungen, den Downwind mit 45 Grad intercepted und sich einreicht.

Drei Touch & Go später ging es mit einer kleinen navigatorische Aufgabe zurück nach St. Augustine. Nach insgesamt ca. 3 Stunden Ground und 90 Minuten Flug war der Tag zu Ende und eine Dusche sowie ein frisches T-Shirt fällig. Mein Review war damit erledigt, gleichzeitig galt der Flug auch für die Versicherung des Vercharterers als Check-out auf der Type P28A. Die bereits geflogenen Stunden in Europa interessieren dabei übrigens wenig, auch wenn das persönliche Flugbuch immer mitzuführen ist. Ohne Review und Check-out gibt es auch keine Vermietung.

Für den nächsten Tag hatte ich gleich mein erstes Highlight geplant: einen etwa 90-minütigen



Controller mit kurzer Zündschnur koordinieren hier den Verkehr JÄGER

Höhe spielend einen Platz erreichen hätten können, statt die Maschine im Sumpf, am Strand oder irgendwo im Unterholz permanent zu parken. Nach Flugvorbereitung und Tanken ging es von unserer Standardpiste 31 und einer Linkskurve zurück zur Küste in 4500 Fuß Richtung Süden.

Devin brachte mir auf diesem ersten Streckenflug ein Zauberwort bei, das mich die ganze Reise lang begleiten sollte: „flight following.“ Ich hatte zuvor darüber gelesen, konnte mir darunter aber eher einen FSS-Dienst wie das heimische „Wien Information“ vorstellen. Gewisse Ähnlichkeiten sind auch vorhanden, allerdings ist „Flight following“ in den USA dezentral aufgebaut und wird jeweils von den An- und Abfluglotsen am Radar großer Flughäfen übernommen.

Das bedeutet beispielsweise, dass man bereits am Ground in St Augustine „Flight Following“ erbittet. Der Lotse im Tower verständigt nach Abflug den Radarloten in Jacksonville und man wird wenige Sekunden nach take off bereits übernommen. Nach Zuweisung eines Squawk und der Meldung „Warrior 149 Fox Alpha, identified, XX miles XXX west of St. Augustine“ fliegt man fortan, man könnte es wohl so nennen, teilkontrolliertes VFR. Gerade an der Ostküste Floridas ist flight

following eigentlich Pflicht. Der Verkehr ist dermaßen dicht, dass man eigentlich selten länger als für ein paar Minuten alleine ist. Auch wenn die Lotsen wirklich freundlich sind, gibt es naturgemäß Ausnahmen. Denn flight following bleibt ein mehr oder minder freiwilliges Radar-Service.

Es kann also sein, dass man nach Verlassen eines Radarsektors statt einem „149 Fox Alpha, Contact Daytona Beach Approach on XXX, XX“ plötzlich ein „149 Fox Alpha, radar services terminated, Squawk VFR“ zu hören bekommt. Dann ist man wieder mit sich und hoffentlich guten Augen und Ohren alleine. Der Standard-VFR-Squawk in den USA ist übrigens 1200. Hintergrund ist, dass sich der Lotse des nächsten Sektors momentan nicht im Stande sieht, zusätzlich zum IFR-Verkehr auch noch den VFR-Verkehr zu managen.

Genau das ist uns in Daytona Beach passiert. Die Controller von KDAB gelten selbst unter lokalen Piloten als gefürchtet, das hat allerdings auch seinen Grund: Tausende Studenten bzw. Flugschüler der Embry-Riddle Aeronautical University drehen rund um Daytona Beach über das Jahr verteilt ihre Runden und es gibt wohl wenige Dinge, die die Controller dort noch nicht erlebt haben. Wir blieben auf 4500 Fuß und konzentrierten uns auf



Hier schlägt das Herz des US-amerikanischen Motorsports: Der Daytona Motor-

den Verkehr bzw. den Luftraum vor uns, bevor wir von Orlando Approach wieder auf das Radar genommen wurden. Nach knapp 85 Minuten und großartigen ersten Eindrücken – vorbei am John F. Kennedy Space Center bei Cape Canaveral und dem Motorsportgelände von Daytona – war der erste Streckenflug nach schönem Anflug über das Wasser zu Ende und wir wurden von Ground direkt zu unserem Abstellplatz beim FBO geschickt.

Keine Landegebühen

Dazu ein kleiner Exkurs: In Amerika gelten Flughäfen und -plätze als selbstverständliche Infrastruktur, vergleichbar mit einem Bahnhof oder einer Busstation hierzulande, die Arbeitsplätze in der Region sichert. Darum gibt es auch keine oder sehr geringe Landegebühen für kleinere Maschinen der General Aviation. Vor Ort wird man von einem „Fixed Base Operator“ (FBO) umfassend betreut. Teilweise wird als Gag auch ein kleiner roter Teppich vor

dem Flugzeug ausgerollt. FBO leben vom Treibstoff-Verkauf (mit teilweise spektakulären Unterschieden), und Zusatzleistungen (Hangar-Stellplätze, Service), schaffen Arbeitsplätze und spülen insgesamt Geld in die Kassen der Kommunen.

Nach 5 Minuten Spaziergang über das Vorfeld und eine Werft standen wir dann vor dem legendären Werk in Vero Beach, wo seit 1955 Piper-Flugzeuge entworfen und gebaut werden. William T. Piper wurde in den USA auch als „Henry Ford der Luftfahrt“ bekannt. Ein Mann, der den Flugzeugkauf massentauglich machen wollte. Zweieinhalb Stunden lang führte uns Buddy Watson durch das Werk und erklärte unserer Gruppe den Flugzeugbau von der Konstruktion bis zur Qualitätssicherung.

Der schnauzbärtige Pensionist mit den tätowierten Unterarmen war über 40 Jahre lang bei Piper, begann an der Werkbank und ging Anfang der 2000er-Jahre als „Vice President Manufacturing“

sport Speedway gilt als eine der berühmtesten Rennstrecken der Welt JÄGER

in Pension. Kurioses Detail am Rand: Buddy selbst hat zwar einst einige Flugstunden genommen, aber keine Lizenz. „Ich liebe es Flugzeuge zu bauen, aber fliegen sollen sie dann andere.“

Auch wenn der Flair einer großen Marke hier in jeder Ecke der Werkshalle zu spüren ist, der Markt bleibt auch in den USA derzeit schwierig: Von den 17 (!) Flugzeugen die in den besten Piper-Zeiten täglich aus dem Werk rollten, ist man derzeit weit entfernt. Gebaut wird nur noch „on demand“. In Produktion sind noch die PA28-Familie, Seneca, Seminole und die M-Serie (Meridian, Mirage). Nach einer kurzen Verabschiedung und dem augenzwinkernden Eingeständnis, dass wir leider mit einer Cessna ange-reist waren, ging es über die gleiche Strecke zurück nach KJSG. Insgesamt hatten wir an diesem Tag mehr als dreieinhalb Stunden im Cockpit verbracht.

Bei der Landung gab es noch eine kleine Zulage: Die „hot box“ für Kunstflüge ist in St. Augustine

direkt neben der Piste 31/13 und wurde mit einem kurzen „hot box active“ am Funk aktiviert. Während ich also im short final mit dem Seitenwind kämpfte, zog neben mir eine der bekanntesten Kunstflug-Pilotinnen der Welt, Patty Wagstaff, ihre Loopings. Es war mindestens so schön, wie meine Vorfreude auf ein Bier und die obligatorische Dusche.

Cross country

Nach einem außerplanmäßigen freien Tag – Jet-lag, Körper und Budget verlangten nach einer Pause – nahm ich in St. Augustine „meine“ Piper N149FA in Empfang, mit der ich die nächsten Tage lang Florida erkunden wollte. Mein Plan: Von St. Augustine an der Ostküste wollte ich zunächst nach St. Petersburg an die Westküste. Das weitere Routing führte weiter über Naples auf die Florida Keys bis nach Key West und auf der gleichen Strecke zurück. Die Westküste ist deutlich ruhiger und bis auf den Tampa International Airport auch frei von



Im Kennedy Space Center landeten einst sämtliche Shuttles der USA JÄGER

Bravo-Lufträumen. Devin gab mir noch ein paar gute Tipps, vier Quart Öl und einen Handschlag mit auf die Reise. Das Flugzeug war getankt und gecheckt, mein iPad und der Notfall-Zusatzakku voll geladen, Papier-Karten an Bord und ich ein wenig aufgeregt.

Das erste Leg von KSGJ nach KSPG war sowohl windbegünstigt als auch sehr ruhig. Zumindest eine halbe Stunde lang. Dann hieß es plötzlich „Traffic, 12 o'clock, opposite direction, same altitude, 3 miles, unverified“ und ich hatte die Nase an der Frontscheibe, konnte aber weit und breit kein Flugzeug entdecken. Keine 20 Sekunden später hieß es dann „49 Fox Alpha, immediate right turn“ und ich zog scharf nach rechts weg. Wenig später zuckelte eine Cessna 150 links unter mir durch und ich durfte auf meinen Kurs zurück „traffic no longer a factor, resume own navigation.“

An Ocala vorbei ging es dann die Westküste weiter hinunter, Jacksonville übergab mich plangemäß an Tampa Approach. Unten glitzerte das Meer und über mir die an- und abfliegenden Jets, während ich in den Bravo-Airspace einfliegen durfte.

Mit „49 Fox Alpha, I need to vector you out over the water but will bring you back as soon as possible, fly heading 230, main-

tain 1500 feet“ wurde ich über den Golf von Mexiko geschickt. In Tampa herrschte dichter Verkehr, wie auf der Frequenz deutlich zu hören war. Nach wenigen Minuten ging es zurück Richtung Küste. Zu weit draußen will man dann single engine piston auch nicht unterwegs sein und ich durfte Albert Whitted (KSPG) anfliegen: „49 Fox Alpha start descent, contact Tower.“

Gelandet, geparkt und gezahlt (an einigen wenigen Plätzen wird auch für kurzzeitiges tie down Geld verlangt, hier 5 Dollar) endlich Mittagessen. Ich hatte mich mit Bill verabredet, einem Pilot aus Lakeland, der mit seiner Archer und einem Freund im Gepäck angereist war um mich zu treffen. Wir hatten uns über das Internet kennengelernt, nachdem er einige meiner Flieger-Fotos entdeckt und mich kontaktiert hatte: „Wenn du mal in den Staaten bist, melde dich.“ Ich hatte mich also gemeldet und ihm von meinem kleinen Trip erzählt: „Coole Sache. Wir begleiten dich bis nach Naples.“

Das Mittagessen war großartig, aber die Zeit drängte. Vor mir lagen noch drei Flugstunden bis Key West und ich wollte in Naples noch einmal volltanken.

Der Tower gestattete uns den Abflug kurz hintereinander um in Formation bleiben zu können und vorbei an der Skiway Bridge

von St. Petersburg, dem Luftraum von Sarasota und Cape Coral ging es nach Naples wo der Tower uns die Piste 05 zuwies und wir kurz nacheinander aufsetzten.

Ich war ob des Wetters in Key West unschlüssig – das Metar sah an sich gut aus, aber es wurde böiger Seitenwind auf die einzige Piste vorhergesagt. Ich beriet mich mit Bill und entschied mit vollen Tanks und damit knapp 4 Stunden Sprit Richtung Key West aufzubrechen. Mit konservativ kalkulierten 1,5 Stunden Flugzeit bis Key West blieb so jederzeit genug Spielraum um umzudrehen oder einen meiner Alternates, Homes-tead oder Marathon, anzufliegen.

Die Rückkehr nach Naples war allerdings die Letztvariante, da ich auf keinen Fall alleine am Abend über die Everglades wollte. Das weite Sumpfgelände im Süden Floridas gilt als Naturparadies und Zufluchtsort für die Tierwelt aber eben auch als gottverlassener Fleck Erde, in den sich nur selten Menschen außerhalb organisierter Touren verlieren.

Ich erbat vom Tower einen Steigflug auf 6500 Fuß und wurde gecleared. Mein Routing verlief über den Everglades Airpark (KX01), einem kleinen Flugplatz mitten im Sumpf, einst der zentrale Anlaufpunkt eines schwungvollen Drogenhandels mit Südamerika, Richtung Keys. Der Flug über die Everglades dauerte 40 Minuten, und zum Norden hin wollte ich zumindest losen Kontakt mit der Bundesstraße US41 halten.

Irgendwann musste ich allerdings dann Richtung Keys abbiegen und es ging über eine weite sumpfige Fläche ohne wirkliche Anhaltspunkte. Noch nie habe ich so oft auf die Instrumente geschaut. Rund um mich herum kein Verkehr. Ich war völlig alleine. Ein merkwürdiges Gefühl, bis nach einer gefühlten kleinen Ewigkeit vor der Nase der Warrior, aufgereiht wie auf einer Perlenkette, die wunderschönen Florida Keys auftauchten.

Selten habe ich mich so frei gefühlt. Das Wasser glitzerte türkisblau, und unten auf dem Highway staute es sich. Samstag: Partytag in Key West.

Miami Center entließ mich: „Contact Key West Tower, have a good one.“

„Key West Tower, Warrior 149 Fox Alpha“

„Warrior 149 Fox Alpha, Key West Tower, are you familiar with

“49 Fox Alpha, are you familiar with the area?” “Negative sir.”

the area?“

„Negative sir but I know there are two airports, 49 Fox Alpha.“

„Yes, please pick the right one. Last week I hade yet another guy line-up for military.“

Es ist eine Besonderheit in Key West, dass die Lufträume des Key West Naval Airfield, lokal auch Boca Chica Field genannt, und des Key West International Airport ineinander übergehen.

Auf den schmalen Keys ist Platz rar und mehr als ein Pilot hat bislang die beiden Flughäfen verwechselt und wollte der Navy unfreiwillig einen Besuch abstatten. Gut zu wissen: Der International Airport hat eine Piste, die Navy drei.

Die Landung in Key West war in Ordnung, der böige Seitenwind hatte sich wohl eine Auszeit genommen und ich durfte meine kleine Warrior neben einer Falcon 50 abstellen, von deren Piloten ich lächelnd begrüßt wurde.

Die Betreuung beim FBO wieder amerikanischer Standard: Freundliche Begrüßung, Wünsche, Anregungen oder Beschwerden. Teilweise. Ich wollte nur meine Warrior sicher abgestellt wissen, eine heiße Dusche und ein kaltes Bier.

Die Wünsche gingen allesamt in Erfüllung und die beiden Pi-

loten JP und Ron, die einen texanischen Milliardär abgeliefert hatten, luden mich nach gemeinsamer Taxifahrt ins Stadtzentrum zum Essen ein und ich durfte mir noch bis knapp vor Mitternacht unzählige Fliegergeschichten aus der Zeit der beiden bei der Air Force und „Aloha Airlines“ anhören. Es war großartig. Wir wurden alle gleichzeitig müde, tauschten noch Kontaktdaten aus, verabschiedeten uns und brachen in unsere Hotels auf.

Teurer Sprit

Der Rückflug nach St. Petersburg verlief unspektakulär und auch die Everglades hatten ein wenig von ihrem Schrecken verloren. Zusätzlich hatte ich mein Routing zurück nach Naples etwas weiter nördlich geplant – die Alligatoren mussten sich an diesem Tag nach einem anderen Entrée umsehen

Einen kleinen Schrecken hatte ich allerdings nach der Tankrechnung in Key West bekommen. Durch das Quasi-Monopol auf der Insel verrechnete der FBO über 7 Dollar für eine Gallone 100LL. 4 Dollar sind sonst Normalpreis in Florida, teilweise auch knapp darunter. Die Betreuung war allerdings Weltklasse.

Zurück nach Naples dauerte es dieses Mal länger, an eine eigent-

lich geplante Zwischenlandung im Everglades Airpark war bei 20 Knoten Seitenwind nicht zu denken. Nach einem low approach über den Platz ging es wieder Richtung Naples und zu einer erneuten Landung auf die 05.

Flugzeug und Pilot hatten Durst und Hunger. Die Warrior bekam ein wenig Öl und ich ein großes Menü bei Burger King, der allerdings einige Autominuten vom Flugplatz entfernt lag. Kein Problem: Für Piloten stehen an vielen Flugplätzen kostenlose „courtesy cars“ zu Verfügung, die man eineinhalb Stunden ausleihen darf. Nach meiner Rückkehr vom „refueling“ waren sowohl ich als auch die Warrior bereit für das abschließende Leg zurück nach St. Petersburg. Der Wind hatte inzwischen ein wenig gedreht und zugenommen.

Nach dem Start über die 05 hieß es „Warrior 149 Fox Alpha, left turn on course, climb and maintain 1500 feet“. Ich folgte artig und drehte Richtung Küste, wo sich Luxusanwesen aneinanderreihen. Unterbrochen wurde das Bild nur von noch luxuriöseren Marinas und Golfplätzen. „49 Fox Alpha, maintain heading, maintain altitude, traffic is a Boeing 737 at 9 o'clock“. Links und rund 1000 Fuß über mir drehte der Jet gerade in ein langes Final. Spannend, wenn ein so großer Vogel plötzlich und zum Greifen nah den eigenen Kurs quert.

„Fox Alpha 49, cleared to land runway 07, wind 06 at 25“ – St. Petersburg hatte mich mit sportlichem Wind auf die Nase wieder.

Ich war müde, aber zufrieden, holte meine Sachen aus dem Bauch der Warrior und genoss die letzte Abendstunde bei einem Corona auf der Terrasse des Albert-Whitted-Airports, Heimstätte des ersten planmäßigen kommerziellen Fluges der Luftfahrtgeschichte.

Letzte Landung

Nach einem weiteren Ruhetag, der Wind hatte auf bis zu 30 Knoten zugenommen und wehte böig aus Osten, hieß es am letzten Tag meiner Reise noch einmal die eineinhalb Stunden von St. Petersburg zurück nach St. Augustine in Angriff zu nehmen.

Der Wind ließ den Flug durch den Bravo-Airspace von Tampa zu einem anspruchsvollen Ritt werden. Durch den dichten Verkehr wurde ich maximal auf 2500

gecleared, es „bockte“ gewaltig und ich hatte wirklich zu kämpfen um Richtung und Höhe entsprechend den Freigaben einzuhalten. Wo am Hinflug noch 105 Knoten Groundspeed kein Problem waren, kroch ich mit 65 bis 70 Knoten aus dem Luftraum des International Airport.

Eine kleine Ewigkeit später lag St. Augustine endlich wieder vor mir. Dank guter LTE-Abdeckung konnte ich über mein iPad das aktuelle Wetter einholen. „Wind 020 at 17 gusting 28.“ Die Piste 02 schien also die ideale Wahl und ich sah kein großes Problem. 10 Minuten später war es dann eines.

„49 Fox Alpha, continue approach for runway 06.“

„Request runway 02, 49 Fox Alpha“

„49 Fox Alpha, unable runway 02, continue for 06.“

Das waren keine guten Nachrichten. In Küstennähe war der Wind noch böiger und knapp vor der Schwelle der beiden Pisten 02 und 06 befindet sich ein relativ hoher Wald. Ich nahm statt der 02 die 06 ins Visier und begab mich auf einen wilden Ritt.

Über dem Wald war ich ein Stück zu hoch, Klappe drei raus, der Airspeed zuckte auf und ab, Gas weg, Nase nach unten. Nach langem Ausschweben, aber im Rahmen des sicher Machbaren, berührte das Hauptfahrwerk die Piste. Ich war gut gelandet und froh darüber. Etwas wehmütig holte ich meine Sachen aus meiner braven Warrior. Sie hatte mich mehr als 1500 Kilometer durch Florida getragen und sich als verlässliche Gefährtin erwiesen.

Knapp 15 Stunden standen nach fünf Tagen in meinem Flugbuch. Es waren abwechslungsreiche, anstrengende aber vor allem wunderschöne Stunden. Ich kann wirklich nur jedem Piloten empfehlen, es einmal zu erleben.

Danke

Ein großes Danke an alle, die mich zu einem hoffentlich halbwegs passablen VFR-Piloten ausgebildet haben. Eure Tipps und Anregungen haben mir geholfen, das Abenteuer zu wagen. Herzlichen Dank auch an Klaus Karner, der bereits einige fliegerische Erfahrung in den USA gesammelt und mich Material zur Vorbereitung versorgt hat. Darüber hinaus allen, die mit mir mitgefiebert haben. Happy Landings!

Stefan Jäger
stefan.jaeger@mindwork.net



Schöner wird es nicht: Das Meer nahe den Floriday Keys

JÄGER

Patty Wagstaff probt über St. Augustine in ihrer Kunstflug-Extra

JÄGER

