

FLUG NACH MILTON

Seit fast neun Monaten lebte ich in den Vereinigten Staaten von Amerika. Fern von Freunden und Familie war ich nach Florida gekommen um meine in Österreich begonnene fliegerische Ausbildung fortzusetzen. Nachdem ich in Österreich den Segelflieger- und Privatpilotenschein gemacht hatte, wollte ich nunmehr mit Berufspilotenschein und Instrumentenflug meinen fliegerischen Horizont erweitern und meine beruflichen Möglichkeiten im Bereich Fliegerei verbessern.

Es ist ein sehr aufregender Moment, wenn man nach längerer Ausbildung endlich das heiss ersehnte kleine Stück Papier in der Hand hält, das einem offiziell dazu berechtigt Luftfahrzeuge auch unter Instrumentenflugbedingungen und nur nach Instrumenten zu steuern.

Hält man dieses Papier einmal in der Hand, will man natürlich das Gelernte auch bald ausprobieren und sucht eine Möglichkeit irgendwohin zu fliegen- natürlich im Rahmen eines offiziellen Instrumentenflugplanes und ohne irgend einem Fluglehrer über seine Absichten, Vorbereitungen und Überlegungen irgendwelche Auskünfte geben zu müssen.

Mein Plan war die Familie Davy in Milton/Florida zu besuchen. Ich selber wohnte in St. Petersburg/Florida. Da ich aber am nächsten Tag wieder Flugstunden mit meinem Fluglehrer auf dem Weg zur Ausbildung als Fluglehrer vereinbart hatte, wollte ich noch am selben Tag wieder zurückfliegen. Auf der Strasse waren es bis zu den Davies ca. 800 km, wie ich es ja mit dem Motorrad bereits ausprobiert hatte.

Ich überredete meinen Appartementkollegen Ernesto V. aus San Salvador mit zu fliegen. Diese „Überredung“ hatte erstens finanzielle Gründe- man konnte sich die Kosten teilen- zweitens war es gerade beim Instrumenten fliegen sehr hilfreich einen zweiten Piloten an Bord zu haben, vor allem wenn einem die Erfahrung im Instrumentenflug noch fehlte und drittens war es unterhaltsamer zu zweit durch die Lande zu tschundern.

Ernesto lernte ebenfalls an der National Aviation Academy, hatte jedoch seine Ausbildung zum Berufspiloten noch nicht erfolgreich abgeschlossen.

Wir reservierten uns eine kleine Piper Cherokee: Ein Tiefdecker mit Kolbentriebwerk und ca. 145 PS, war für vier Personen zugelassen und hatte Standardtanks mit der sie, wenn sie ganz angefüllt waren, zirka vier Stunden fliegen konnte. Durch die relativ geringe Motorisierung ist es nicht empfehlenswert mehr als drei Personen in dieses Luftfahrzeug einzuladen, und gut flog sie überhaupt nur mit zwei Personen an Bord.

Wir checkten das Wetter. Es sah gut aus, lediglich im Bereich des Zielortes waren Schichtwolken vorhanden, die uns auch den ganzen Tag über erhalten bleiben dürften. Die Winde waren mit etwa 10-15 Knoten schwach und kamen aus südöstlicher Richtung. Das bedeutete Rückenwind beim Hinflug und Gegenwind beim Rückflug. Bei unserer Reisegeschwindigkeit von ca. 200 km/h und der Strecke von ca. 800 km bei gleichzeitigem Gegenwind könnte es beim Rückflug knapp werden. Wir planten deshalb beim Hinflug die längere, aber sicherere Strecke über dem Festland und beim Rückflug die direktere und damit aber kürzere Strecke über das offene Meer, dem Golf von Mexiko zu nehmen.

Natürlich gab es im Golf von Mexiko böse, wilde Tiere, namentlich Haifische verschiedenster Rassen. Aber diese süßen Tierleins gab's, wie wir jeden Tag gleich nach dem Start von unserem Heimatflugplatz in St. Petersburg feststellen konnten- auch gleich hinter dem Pistenende im Golf von Tampa. Manchmal hatte man übrigens wirklich den Eindruck diese Fischleins warteten mit offenen Mäulern auf irgendwelche Piloten die sich dumme Fehler leisteten.

Es war ein Tag im Spätherbst, in Österreich wäre um diese Zeit ein Flug ohne gute Enteisungsanlage wohl nicht mehr möglich gewesen, aber Florida hat natürlich ein anderes Klima, es fehlt wettermäßig unser Dezember, Jänner und Februar, dafür gibt's drei Monate Juli zusätzlich... Um diese Jahreszeit war es aber nicht mehr heiss und man brauchte schon Pullover, auch wurde es ähnlich wie bei uns- frühzeitig finster.

Da das Wetter so gut war, entschloss ich mich, beim Hinflug noch keinen Instrumentenflugplan aufzugeben, sondern unter einem Sichtflugplan zu fliegen.

Um ca. 9 Uhr sind wir abgeflogen. Es ging zügig voran. Wir schnitten ein bißchen von dem Weg, den ich auf der Strasse mit meinem Mottorrad zurückgelegt hatte ab, indem wir unsere Flugroute an die Küste des Golfes von Mexiko verlegten.

Das Wetter war tatsächlich gut. Lediglich sehr hohe Wolkenfelder verhinderten den Eindruck eines wirklich strahlenden Tages. Kurz vor unserem Zielflugplatz wurden diese hohen Wolken dichter und die Untergrenzen sanken ab. Eine freundliche Stimme auf der lokalen Sprechfunkfrequenz von Milton empfahl uns bei südlichem Wind eine Landerichtung in südlicher Richtung.

Im Anflug war ich zunächst zu hoch.

In der nördlichen Verlängerung der Piste befand sich eine riesige Schottergrube.

Durch den Südwind ergab sich auf Grund dieser Grube im letzten Teil des Anfluges ein Abwindfeld. Es war so stark, dass ich eine im Motorflug bis dahin noch nie erlebte Sinkrate von weit über 2000 ft/Min aufriss, wodurch ich im Endteil sogar noch etwas Gas nachschieben musste, um nicht zu kurz zu kommen und in der Grube zu enden.

Wir waren zirka 3 ½ Stunden geflogen. Der Rückflug entlang der kürzeren Strecke über dem Meer sollte sich bei dem schwachen Gegenwind problemlos ausgehen, dachte ich.

Es war kurz vor Mittag. Ich rief die Davies an, die uns kurz nachher mit dem Auto abholten. Wir beschlossen das Flugzeug vorher noch zu tanken. Ernesto half mir dabei. Als er fertig war und die Pipe schon wieder in die Zapfsäule stecken wollte, ergriff ich das Schlauchende und füllte beide Tanks noch mit ein paar Litern Sprit bis zum Rande voll.

Flugzeugtanks sind meist, da sie, wie auch bei unserer Cherokee, oft in den Tragflächen angeordnet sind, viel flacher geformt als bei Kraftfahrzeugen. Wenn man diese flachen Tanks aber nicht ganz bis oben anfüllt, können gleich beträchtliche Treibstoffmengen des offiziell, maximal enthaltenen Volumens abgehen.

Ernesto fand meine zusätzlichen Tankbemühungen nicht sehr sinnvoll und meinte die paar zusätzlichen Liter würden es wohl auch nicht mehr ausmachen.

Bei den Davies gab es gutes Essen und wir verbrachten die Zeit mit Tratschen. Auch wollten sie wissen, wann ich das Angebot zur Herstellung einer Skulptur in ihrem Vorgarten annehmen würde. Ich versprach Ihnen dieses Angebot bald in Anspruch zu nehmen.

Am späten Nachmittag sind wir zurück zum Flugplatz von Milton. Es dämmerte. Wie vorhergesagt gab es nach wie vor Schichtwolken, sie waren aber weiter abgesunken und so entschloss ich mich einen Instrumentenflugplan aufzugeben.

Somit wurde dieser Flug mein erster, offizieller Flug als frischgebackener Instrumentenflieger!

Nach dem Start nahm ich sofort mit der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle Kontakt auf. Sie schickten mich zunächst zum nächsten VOR (= Standardnavigationshilfe). Unmittelbar nach den erhaltenen Anweisungen tauchten wir in die erste Schichtwolke ein. Ein paar Minuten später hatte ich "Vertigo", das berühmte -berüchtigte Schwindelgefühl, das einem - vor allem als unerfahrener Instrumentenflugpilot hin und wieder gerne beschleicht. Da gibt's dann nur eines: Augen auf und den Instrumenten voll vertrauen, den Verwirrungen des Orientierungssinnes einfach keinen Glauben schenken. Aber oft ist das leichter gesagt als getan und man kämpft schwer mit den „Gefühlen“, die ganz andere Ruderausschläge empfehlen, als die vor einem zappelnden Zeiger der fragilen Instrumente empfehlen.

Es war Nacht geworden. Mein Vertigo hatte ich erfolgreich bekämpft und wir waren unterwegs hinaus auf den Golf von Mexiko- dem Abkürzer nach St. Petersburg, der uns direkt über das offene Meer führte. In den letzten Monaten war ich oft über dem Meer unterwegs gewesen, allerdings nie so weit draußen und schon gar nicht bei Nacht. Ich hatte das Treibstoff/Luftgemisch so weit als möglich verarmt, um den Treibstoffverbrauch zu reduzieren und damit unsere Reichweite zu erhöhen.

So schnurrte unsere Cherokee „N 1733T“ durch die Nacht. Allerdings nicht ganz gleichmäßig: Meiner Meinung nach lief der Motor unrund: Vibrationen, ungleichmäßig. Irgendwie nicht ganz in Ordnung.

Es ist ein interessantes Phänomen über das wir in der Instrumentenflugausbildung immer wieder gelernt hatten: In der Nacht, wo die über die Augen aufgenommenen Reize durch das fehlende Licht so gering werden, recken sich die anderen Sinnesorgane, wie eben zum Beispiel der Gehörsinn weit nach vorn und fühlen, hören Dinge, wofür unter Tags auf Grund der Reizüberflutung keine Möglichkeit besteht.

Ich wusste also, dass das gehörte möglicherweise eine Täuschung war. Aber: Es war mir doch zu viel Ungleichmäßigkeit, zu viele Vibrationen. Im Triebwerk war wirklich etwas nicht in Ordnung. Ich sagte es Ernesto. Er meinte nichts dazu, riss nur eine leichte Grimase, die alles bedeuten konnte. Aber so war er meistens. Ich lebte mit ihm nunmehr schon seit ca. ½ Jahr im selben Appartement und so kannte ich ihn doch schon ein wenig. Vermutlich war in El Salvador immer alles im Limit: Vielleicht sogar auch beim Ausfall des einzig vorhandenen Triebwerkes bei Nacht und über dem offenen Meer!

Das Problem bei einer einmotorigen Maschine ist, dass es außer dem einen Quirl da vorne keinen zweiten gab. Blieb der stehen, dann wirst zum Segelflieger. 6.000 Fuß waren zwar eine schöne Flughöhe für ein kleines Flugzeug, aber zum Erreichen der Küste doch auch wieder zu wenig. Und eine Notwasserung war immer ein beträchtliches Gefahrenmoment. Die Wahrscheinlichkeit, dass dich dabei erschlägt, oder zumindest so schwer verletzt, dass du nicht mehr rauskommst oder schwimmen kannst, war groß. Vor allem in der Nacht, wo man die Höhe über dem Wasser noch schlechter abschätzen kann, als am Tage. Und wenn man da unten über dem dunklen Meer keine wirklich ausgeschwebte Landung unter Berücksichtigung des Windes und der Wellenrichtung macht, sind die Chancen so und so schon ziemlich mies.

Trotzdem wäre eine Überlebensausrüstung irgendwie eine gute Idee gewesen: Schwimmweste, Schlauchboot. Es bestand ja doch die Möglichkeit den Aufprall irgendwie zu überleben. Gibt es ja alles zu kaufen, zu mieten. Aber an unserer Flugschule gab's so was nicht, und meine Finanzen erlaubten gerade Fast-Food und ein bisschen Benzin für mein Motorrad. So hatten wir eben nichts mit. Nicht einmal eine Badehose. Nur Pullover, Hemd und Hosen, leichte Schuhe. Standard Floridawintergewand halt. Hätte ich wenigstens meine Flossen dabeigehabt, dann hätte ich wenigstens versuchen können mit den Haien ein kleines Heizerl zu machen. Aber so?

Nur mit den Lederlatschen geht halt nicht viel weiter. Aber ich dachte nicht ans Schwimmen. Ich wollte ja nicht schwimmen, obwohl das Wasser nicht zu kalt war. Ich hatte keine Angst. Unsere Situation war bestenfalls anregend.

Kurze Zeit später glitten wir aus dem Schichtwolkenlayer. Wir hatten die Wolkenfront hinter uns gelassen und vor uns lag finstere, aber wolkenlose Nacht. Obwohl wir weit draußen über dem Ozean unterwegs waren, konnten wir auf Grund unserer Flughöhe von 6.000 Fuß doch am Horizont die fahlen Lichter einiger kleiner Ortschaften an der Küste Westfloridas erkennen. Wir waren über

drei Stunden unterwegs und mussten somit bald da sein. Aber es sah einfach nicht so aus. Wir peilten zwei VOR Radials und konnten so unsere Position feststellen. Das Ergebnis gefiel mir nicht. Irgendwie ging es nicht so voran, wie geplant. Ich meldete mich kurz bei der zuständigen Flugverkehrskontrolle ab und kontaktierte die Flight Service Station, bei der ich mich nach den Höhenwinden erkundigte. In unserer Höhe waren es angeblich 30 Knoten aus südöstlicher Richtung. Das waren aber nicht die vorhergesagten schwachen Winde! Und da soll noch einmal einer sagen Meteorologen seien keine Meteorolügen!

Als erstes reduzierte ich die Triebwerksleistung und damit die Geschwindigkeit, außerdem verringerte ich das Gemisch noch etwas mehr. Gerade halt so, dass die Temperatur des Triebwerkes nicht zu hoch war und das Triebwerk trotzdem noch rund lief (abgesehen von den Vibrationen, die nach wie vor vorhanden und meiner Meinung nach nicht in Ordnung waren).

Da in geringerer Höhe der Wind kaum anders war, behielt ich die derzeitige Flughöhe bei. Ausserdem war die Flughöhe die wir jetzt schon einmal hatten, gespeicherte Energie, und die konnte ich im Notfall für einen Gleitflug verwenden.

Als maximale Flugzeit hatte ich im Flugplan vier Stunden angegeben. Was ja stimmte. So lange flog unsere Cherokee bei vollem Tank. Diesen Flugplan konnte übrigens auch die Flugverkehrskontrolle einsehen.

Nach zirka $3 \frac{3}{4}$ Stunden lag querab der Ort Cross City: Mit Flugplatz natürlich. In Florida gibt's viele Flugplätze. Dorthin wäre es kürzer als nach St. Petersburg gewesen. Aber was sollte ich dort in der Nacht machen? Sprit gab's dort in der Nacht sicher keinen. Wir hatten kaum Geld mit, hätten wohl nicht einmal wo übernachten können. Und was wäre Morgen gewesen? Noch immer kein Geld, (wahrscheinlich sogar weniger) und damit auch keine Möglichkeit Sprit einzukaufen.

Ich wollte nicht nach Cross City. Cross City war unpraktisch. Ich sprach mit Ernesto. Ernesto meinte nichts dazu, riss nur eine leichte Grimase, die alles bedeuten konnte. Aber das tat er ja immer. Ich führte so quasi ein Selbstgespräch unter leichter Grimassenbeteiligung.

Er fühlte sich vielleicht nicht einmal als zweiter Pilot, sondern eher als Sightseeing Passagier. Ihm war offenbar alles egal. Er vertraute voll auf Gott und offenbar auch auf mich.

Wir flogen weiter.

Unter uns die Haie.

Vor uns ein unruhig laufender Motor.

Ich reduzierte das Gas langsam weiter und konnte damit die Flughöhe nicht mehr ganz halten. Aber das war in Ordnung, schließlich konnte ich die große Flughöhe auch in Flugstrecke umwandeln und dabei Sprit sparen.

Nach vier Stunden meldete sich die Flugverkehrskontrolle. Sie fragten mich, wie es mit dem Triebstoff aussehe. Ich sagte, dass nur mehr wenig da war. Von da an fragten sie mich spätestens

alle 5 Minuten. Sie waren zunächst freundlich, später besorgt. Ich war auch freundlich, klang vermutlich aber nicht sehr besorgt. Ich hatte das Gefühl den Controller beruhigen zu müssen, nicht er mich.

Es sah schlecht aus.

Die Anzeige der beiden Tanks reduzierte sich auf den roten Strich. Schließlich darunter. Und schließlich standen die Zeiger unten an und zeigten eben überhaupt nichts mehr an. Viel konnte in den Tanks nicht mehr drinnen sein.

Unmittelbar vor uns die Küste. Ich würde sie jetzt im Gleitflug erreichen. Vielleicht für eine Landung am Sandstrand. Aber das wollte ich auch nicht. Dort gab's auch keinen Treibstoff und unser Schulleiter würde das auch nicht sehr toll finden. Wahrscheinlich würde ich die Maschine bei der Landung beschädigen, vielleicht sogar komplett aufarbeiten. Am Strand gab's viele Hindernisse. Und in der Nacht sieht man sie noch schlechter als bei Tag.

Noch fünf Minuten bis St. Petersburg.

Der besorgte Controller schickte mich frequenzmässig zum freundlichen Herrn bei der Flight Service Station des Flugplatzes Clearwater-St.Petersburg, der zu dieser späten Stunde so eine Art Controller-Tätigkeit übernommen hatte.

Ich überflog im Queranflug die schmale Landzunge bei Clearwater in ca. OSO- Richtung wieder hinaus aufs Meer, über den Golf von Tampa.

Das Meer war schwarz, die wartenden Haie unsichtbar, das Land hinter und vor mir hell erleuchtet voller geradliniger Strassen. Ich flog bereits tief, würde es sich jetzt ausgehen, wenn der Motor endgültig den letzten Tropfen Treibstoff verbrannt hatte?

Ich kurvte in den Endanflug zur Piste 17 links, reduzierte das Gas auf Lerlauf, schaltete die Vergaservorwärmung ein, setzte Landeklappen.

Nach zwei Drittel der Piste verliessen wir sie nach rechts, weitere 100 Meter und wir standen auf den Abstellplätzen von National. Ich schaltete das Triebwerk ab.

Jetzt interessierte mich aber wirklich eines: Wie viel Sprit war in diesen Tanks noch drinnen? Wir wuzzelten uns aus der Türe und öffneten den ersten Tank:

Es war nichts zu sehen, absolut nichts: Kein Lackerl Sprit. Weder im linken, noch im rechten Tank! Wir bewegten den Flieger ein bisschen durch Rütteln an den Flügelen: Es half nichts, in diesen Tanks war einfach nichts mehr drinnen! Wahrscheinlich hatten wir uns mit den letzten Benzindämpfen zu National geschleppt ... Man kann mit dieser Maschine normalerweise einfach keine 4 ½ Stunden fliegen...

Wir hatten das Schicksal herausgefordert. Für Ernesto war offenbar alles normal wie immer: Wir waren weggeflogen und sicher heimgekehrt.

Mir gab es aber zu denken. Ich hatte Glück gehabt- eine Horde Schutzengel war gerade mitgeflogen.

Offenbar wurde ich auf dieser Welt noch gebraucht: Vermutlich hatte ich noch irgendwas zu erledigen.

Das Schicksal hatte auf unsere Frage: „Wollt ihr uns noch hier behalten?“ Mit „Ja!“ geantwortet.

Aber ich glaube trotzdem, dass man diese Frage nicht zu oft stellen sollte: Einmal könnte die Antwort schnell „Nein!“ lauten.

Vielen Piloten, deren gewaltsames Ende ich nunmehr in der Flugunfalluntersuchungsstelle untersuchen muss, ist offenbar diese letzte Antwort gegeben worden.

Von da an war ich viel vorsichtiger mit der Berechnung meiner benötigten Treibstoffvorräte. Vielleicht sogar oft übervorsichtig. Aber ich bin damit immer sehr gut geflogen ...

Man kann ja Blödheiten machen, aber vielleicht sollte man irgendwann auch etwas draus lernen. Ich hatte gelernt, dass es Wunder gibt. Das man stärker beschützt wird, als man glaubt. Aber auch, dass man eine gewisse Vorsicht walten lassen sollte. Einfach nicht übertreiben mit der Herausforderung des Glücks.

In Amerika gibt es bei Piloten eine Redensart die lautet: „There are **old** Pilot and there are **bold** Pilots, but there are **no old, bold** Pilots!“ (Übersetzt ungefähr: „Es gibt **alte** Piloten und es gibt **wagemutige** Piloten, aber es gibt keine **alten, wagemutigen** Piloten!“)

Am nächsten Tag sagte ich Ron Kropp, dem Schulleiter von National, dass ich glaubte, dass das Triebwerk der N 1733 T irgend ein Problem haben musste. Ich erzählte ihm von unserem Flug in der vorigen Nacht. Er erzählte mir darauf, dass er das Problem kenne, dass alle Piloten in der Nacht plötzlich „Dinge zu hören beginnen“. Aber das wusste ich so und so selber auch. So hörte sich Ron zwar meine Bedenken an, nahm sie aber nicht ernst und N 1733T durfte weiterfliegen.

Ein Fluglehrer ließ sie auftanken und ging mit einem Flugschüler fliegen. In unmittelbarer Nähe des Flugplatzes blieb der Motor stehen. Zum Glück konnte der Fluglehrer im Gleitflug den Flugplatz erreichen und sicher landen.

N 1733 T hatte einen kapitalen Motorschaden erlitten. Die Maschine benötigte einen komplett neuen Motor.

© Martin Müller

27.2.03, 28.2.03, 10.3.03, 11.3.03, 14.3.03, 17.3.03, 28.11.05, 8.1.06