

Der Sonne entgegen

## **Arizona: Fliegerurlaub für Piloten mit Anhang**

Wenn der Tower-Controller am Ft. Lauderdale Executive schon mit dem Vornamen grüßt, wird es Zeit, sich für die Winterflugzeit ein neues Reiseziel zu suchen: Noch ist Phoenix, Arizona, ein Geheimtip. Wenn man Deutschen an den Flugplätzen begegnet, sind das meist Flugschüler der Lufthansa.

Klar. Es macht riesig Spaß, mit einem kleinen Flieger zu verreisen. Mal in der Luft von der amerikanischen Ostküste bis zum Pazifik den Spuren der ersten Amerikaner zu folgen. Das Zelt zum Schlafen unterm Flieger aufzuschlagen und sonst jede freie Minute in die Luft zu gehen. Die Reise als Ziel.

Nur: Nicht immer hat der Partner oder die Partnerin den gleichen Enthusiasmus fürs Fliegen wie der Pilot selbst. Und erst recht, wenn Kinder die Familie bereichern, wird der Wanderzirkus schnell vom Vergnügen zur logistischen Herausforderung.

Wenn der geliebte Partner schon bei der Erwähnung an einen weiteren Fliegerurlaub die Augen zum Himmel verdreht, dann schlagen Sie ihm/ihr doch mal folgendes vor: Einen (Flieger-)Urlaub im sonnigen Westen, bei dem Sie jeden Abend wieder zurück sind und auch tagsüber viel Zeit gemeinsam verbringen, ohne daß der Familienanhang mit in die Luft „muss“.

Wie das geht? Ganz einfach: mit Tagestouren, die jeden Tag einen anderen Flugplatz zum Ziel haben, und den der Partner in weniger als einer Stunde auch per Auto erreichen kann. Das gemeinsame Mittagessen am Platz oder der Ausflug ins benachbarte Museum startet dann gemeinsam am Landeplatz.

Das alles setzt eine Landschaft voraus, die mit atemberaubender Schönheit und abwechslungsreichem Angebot den Besucher verzaubern kann. Und genügend alte und neue Kultur, die es sich lohnt, vor Ort oder im Museum zu besichtigen. Und natürlich genügend interessante Flugziele, die man sternförmig von einem Ort aus erreichen kann. Das Pilotenparadies, das alle fliegerischen Ansprüche zufriedenstellt und dabei den Familienfrieden erhält, liegt im heißen Südwesten der USA: Phoenix im Bundesstaat Arizona bietet alles, was das Herz begehrt: Vom anspruchsvollen Fliegen in den Bergen mit 12,5 Grad Deviation bis zu den sozialen und landschaftlichen Highlights, die den Urlaub so richtig lebenswert machen.

Auf den Instrumentenanflugkarten für von Phoenix ist er als Hindernis mit 1548 Fuß knapp vor der 25 R eingezeichnet. Für den Power Plant Visual Approach hat er sogar einen Namen: Tempe Butte. Bei den Studenten der Arizona State University heißt er schlicht A-Hill. Nicht: Ein Hügel, wie man zunächst vermuten könnte - das A steht vielmehr für Arizona und leuchtet als weithin sichtbares, bunt bemaltes Betonzeichen

ten, aber den Einheimischen ist er als kleinster, der zahlreichen, über ganz Phoenix verstreuten Hügel bekannt. Gleich hinter dem berühmten Sun Devils Stadion lädt er ein zu einer schnellen Kletterpartie mit dem ICOM. Ja, genau, denn wir haben ihn auf P-Hill umgetauft. P wie Piloten-Hügel.

Nach einer knappen Viertelstunde wird der Aufstieg in der prallen Sonne mit einem atemberaubenden Ausblick belohnt: Für Nichtflieger breitet sich vom Gipfel die Sonora-Wüste bis zu den Bergen aus, soweit das Auge reicht, und mittendrin liegt die Stadt Phoenix mit frischen Grünoasen. Für Piloten gibt es ein besonderes Schmankerl: Der Gipfel liegt direkt unter dem Endanflug für die 25 links. Bei westlicher Windrichtung brausen die Jets von America West, Southwest und American Airlines im Minutentakt dicht über die Köpfe der Betrachter. Das Bild zum Funk.

Dazu stimmt allerdings nur, wenn man weiß, daß «Cactus 204 cleared to land 25 left» eine Landefreigabe für einen America West Flieger ist. Wenn es nach dem Controller geht, gibt es hier sehr viele fliegende Kakteen. Auch Southwest-Piloten haben in Arizona einen Spitznamen: «Cowboy» bezieht sich auf ihre sportliche Einstellung zum Fliegen. Die flotte Gehgeschwindigkeit (brisk walking speed), mit der man normalerweise rollen soll, wird bei Southwest schon mal in ein sanftes Trabtempo umgewandelt.

Ein wenig Funkhören am Boden, bevor man sich zum Checkout für den ersten Flug anmeldet, kann nicht schaden. Auch ein geübter, des amerikanischen mächtigen Pilot, braucht Übung, um das Kaugummienglisch am Funk wieder so zu beherrschen wie beim letzten USA-Fliegerurlaub. Und das kann man prima mit einem Familien-Ausflug auf einen der zahlreichen Hügel in mitten von Phoenix verbinden.

Sinnvoll ist es sowieso, sich die Erhebungen am Boden anzusehen, bevor man in die Luft geht. Denn praktisch alle sind Ein-, Ausflug oder sonstige markante Meldepunkte und wer sie nicht zunächst mit dem PKW gesucht und dann zu Fuß erklommen hat, verwechselt die schon mal aus der Luft.

Weil Flugzeugen zusehen und Funkhören zwar ganz lustig ist, selber fliegen aber noch viel schöner, wollen wir jetzt mal einen Flieger Chartern. Eigentlich sollten wir besser sagen: Rent-en, denn unter Charter verstehen unsere amerikanischen Freunde, daß wir ein Flugzeug samt Piloten mieten wollen - und wer will das schon?

Es ist Mittwoch. Ein wunderschöner, sonniger Tag mit knallblauem Himmel über Arizona. Ein Wetter, bei dem es jedem Piloten kribbelt, schnellstmöglich in die Luft zu gehen. Aber leider liegen noch drei Tage Arbeit vor dem Vergnügen. Auf meine Anfrage nach einer Cessna für Sonntag wandelt sich das freundliche «WhatcanIdoforyou»-Lächeln des Mädchens am Dispatch in einen sauertöpfischen, verständnislosen «WirhabenkeinerosaElefantenmitSchwimmflügel» Gesichtsausdruck. Am Mittwoch eine Maschine für Sonntag und dann noch für den ganzen Tag - da ist Sunbird Flight Service wohl der falsche Ansprechpartner.

Schade. Denn mit acht 172er-Cessnas und etlichen Pipers zum Mieten sah die Flugschule wie eine gute Adresse aus. Die nächste Flugschule am Chandler Airport hat für Sonntag nur mehr eine Piper Warrior im Angebot. Nett. Aber leider sieht die linke Fläche eines Tiefdeckers bei einer Luftaufnahme aus dem Cockpit über Arizona auch nicht anders aus als über Hessen. Es muß schon eine Cessna sein.

Okay, also ab zum nächsten Flugplatz: Falcon Field liegt etwa 20 Autominuten nördlich. Falcon Executive Aviation bietet mir eine Cessna von

neun»; nur dazwischen ist bereits ein Prüfungsflug eingetragen. Auch wenn das für mich in diesem Fall kein akzeptables Angebot ist – fliegen ab fünf Uhr morgens ist hier in den Sommermonaten durchaus üblich. Die 150er bleiben in dieser Jahreszeit ganztägig am Boden. Mit größeren Cessnas und Pipers fliegt man etwa von fünf bis elf, macht dann Pause und steigt erst in den späten Nachmittagsstunden wieder ins Flugzeug. 40 bis 50 Grad sind im Sommer in der Sonora-Wüste Arizonas, in deren Mitte Phoenix liegt, keine Seltenheit. Und da der Boden schon einige tausend Füße hoch ist, ist die Leistungsgrenze von Mensch und Maschine schnell erreicht.

Auf zum nächsten Vercharterer. Langsam wird es dunkel und der hat auch schon geschlossen. Das wird heute nichts mehr und morgen früh machen wir es besser gleich wie die Amerikaner: mit der Anfrage per Telefon.

Die erste Flugschule beim Donnerstag-Morgen-Versuch liegt an einem Platz im Norden von Phoenix – Westwind bildet am Deer Valley Airport aus. Auch hier schluckt die Dispatch-Dame zunächst beim Wunsch, die Cessna am Sonntag für den ganzen Tag zu mieten. Aber sie versucht es wenigstens, und nach einigen Minuten Warten sind alle vorhandenen Reservierungen der ebenfalls rund 20 172er-Cessnas so umverteilt, daß es klappt. Nun fehlt nur noch der Checkout. ASAP (as soon as possible, zu gut deutsch: gestern) ist mein Wunsch – der Termin wird für ein Uhr heute fixiert.

Mit dem AFD (Airport Facility Directory, der amerikanischen AIP-VFR), der Sectional-Karte Phoenix im Maßstab 1: 500000, der Terminal Chart Phoenix (1:250000) und dem üblichen Fliegerutensilien wie Nav"besteck" geht es gleich ab in Richtung Norden – rund 50 Minuten dauert die Fahrt zum Deer Valley Airport.

Nach 16 Jahren regelmäßigem Fliegen in den USA und dementsprechend auch etlichen Checkouts und Biennials ist ein Checkflug nicht mehr so das Thema. Trotzdem: den lokalen Luftraum auf der Karte genau unter die Lupe zu nehmen; sehen, wo sich Fragen ergeben, und ein erneutes Durchlesen meines Standardbuches Guide to the Biennial Flight Review zählen zu meinen üblichen Vorbereitungen auch für einen Checkflug.

Die Fragen der Fluglehrer am Boden vor dem Flug sind mir mittlerweile genauso geläufig wie die zugehörigen Antworten. In Deer Valley werde ich dazu positiv überrascht. Der Test ist schriftlich und der Fragebogen hat es in sich. Nicht die üblichen Fragen nach den «required documents on board» und den Lichtzeichen bei Funkausfall. Nein, passenderweise muß ich eine Dichtehöhe ausrechnen: Flagstaff, der nächste Flugplatz im Norden, ist im Sommer anspruchsvoll: bei 7000 Fuß GND und einer Temperatur von 50 Grad Celsius gibt es hier nichts mehr zu vernachlässigen. Start- und Landstreckenberechnungen sind nicht nur theoretisch Pflicht.

Auch konkrete Flugleistungsdaten – immer unter Berücksichtigung der Dichtehöhe und der Temperatur – stehen auf der Frageliste. Geschwindigkeiten und Notfallprozeduren werden abgefragt. Wenn man in Deer Valley startet mit einem Luftdruck von 29.98 und bei der Landung in Flagstaff nur mehr 29,73 vorfindet, was bedeutet das? Wie war das noch bei Electrical Fire? Klar, daß der Fluglehrer dann gemeinsam mit dem Piloten über alle Antworten geht und im Zweifelsfall richtig stellt oder ergänzt. Alles in allem der ausführlichste und sinnvollste Überprüfungsbogen, den ich bisher erlebt habe. Der anschließende praktische Flugteil des Auscheckens verläuft ebenso unspektakulär – Fluglehrer Batumalai will sehen, daß die Pilotin die Maschine im Griff hat und lobt den „professionellen Flugfunk“. Von meinen vorbereitenden Icom-Bergsessions habe ich ihm nichts erzählt.

diesem Artikel beschriebenen Plätze im 25-Meilen-Radius um den zentralen internationalen Flughafen Phoenix Sky Harbor (PHX) liegen, sind diese bei- den etwas weiter südlich zu finden, grob in Richtung Tucson. Beide sind (für die „Bodenmannschaft“) ebenfalls in rund einer Stunde von PHX mit dem Auto zu erreichen. Eloy liegt fast direkt an der Autobahn, nach Coolidge muß man schon ein wenig durch die Wüste.

«Good morning, Deer Valley Ground, Skyhawk 123GJ at Av Jet sign, ready to taxi to active with Bravo»

Links und rechts der Parallel-Bahnen und auch im Norden liegen Berge. Jetzt wird es ernst, ein wenig Kribbeln mischt sich in die Vorfreude auf den kommenden Überlandflug.

«Good morning, Three Golf Juliett, taxi to 25R and what did you say was your direction of flight?»

Mist. So viel zum professionellen Funk. Während es den Lotsen vollkommen kalt läßt, zu welchem Zielflugplatz der Flug geht, interessiert ihn die gewünschte Abflugrichtung sehr wohl. Sie ist Teil der Rollanforderung. Netterweise hat er mich nicht angeschnauzt, sondern auch noch höflich gefragt, welche Richtung ich denn angegebenen hätte – so, als ob er sie nur nicht richtig mitbekommen hätte.

«South departure, 3GJ, sorry, sir»

«No problem, 3GJ». Ich sehe ihn förmlich durchs Mikro grinsen.

Die fliegerische Herausforderung an meiner gewählten Route liegt in der «Transition», dem Flug entlang einer der Sichtflug-Routen durch die Kontrollzone von PHX. Von Norden aus ist der Einflugpunkt Squaw Peak (2600 Fuß), einer der berühmt berüchtigten Berghügel im Stadtgebiet von Phoenix. Welcher war das nun gleich? Der da sieht eher aus wie Camelback Mountain (2700 Fuß) und das da hinten könnten schon die Papago-Hügel (1500 Fuß) sein. Ausgerechnet den Squaw Peak hatte ich zuvor noch nicht zu Fuß erklimmen.

Der Initial Call zur PHX Anflugkontrolle Nord muß rechtzeitig vor dem Einflugpunkt kommen.

«Phoenix Approach, Skyhawk 123GJ».

«Phoenix Approach, 123GJ, go ahead»

Das sieht schon mal gut aus, denn ein «123GJ Standby» hätte für Luftraum Class B nicht gelangt – die korrekte Wiederholung des Rufzeichens ist als „Communication established“ nur ausreichend für Luftraum Class C und D. Bei B muß explizit eine Freigabe zum Einflug erfolgen.

« 123GJ approaching Squaw Peak for transition to Coolidge».

Knapp. Kurz. Prägnant. Die zusätzliche Information „Southbound transiti- on“ (wie etwa in Frankfurt üblich: southbound transition to Egelsbach) wäre redundant und ist hier unerwünscht.

Der Funk ist vergleichbar mit den Anweisungen von Frankfurt Turm. Zwar American english, aber verständlich ausgesprochen und nur mit bekannten Luftfahrt-Phrasen. Verglichen mit dem Funk am Ft. Lauderdale Executive richtig gehend harmlos: keine ortsspezifischen Ausdrücke und relativ langsame und deutliche Aussprache. Wer problemlos über Frankfurt International fliegt, dem werden auch die VFR-Transitrouten über Phoenix

drei Parallelbahnen darunter die Kakteen und die Cowboys ein munteres Stelldichein geben.

Die Freigabe zum Einflug kommt auch prompt nach einem zugeteilten Transpondercode und dem bestätigten «Radar Contact». Und zwar mit einer zugeteilten Höhe und Flugroute (West oder Ost). Generell sind Durchflughöhen von 3500 bis 5500 Fuß möglich. Die Zugeteilte richtet sich nach der Höhe beim Initial Call und den noch freien Flughöhen.

Entgegen den Angaben auf der Terminal Chart, daß sich die Entscheidung, ob es die westliche VFR-Strecke oder die über dem östlichen Bahnende entlang führende wird, aus der Anflugrichtung in PHX ergibt, teilen die Controller bei hohem VFR-Durchflugverkehr auch schon mal beide Strecken gleichzeitig ein. Der Korridor ist ein praktisches und auch gern genütztes Angebot. Selbstredend, daß Kurs und Flughöhe exakt stimmen müssen.

Knapp vor Erreichen der ersten Bahn wird man, aus Norden kommend, auf die Anflugfrequenz Süd verwiesen. (Resp. auf die Nordfrequenz aus Süden kommend). Beim Initial call auf der neuen Frequenz wird diese wiederholt:

«Sky Harbor Approach, 123GJ ist with you, 123.7».

Über den South Mountains, einer weiteren Bergkette (rund 3000 Fuß), erfolgt schon die Freigabe zum «squawk VFR» (das ist in USA der Transpondercode 1200). Der Einflugpunkt aus Süden liegt noch ein Stückchen weiter: Firebird Lake ist ein aus der Luft weithin sichtbarer, riesiger Löschteich. Die zugehörige Rennstrecke ist am Boden von der Autobahn aus wesentlich besser erkennbar. Hier wechseln sich tageweise Monster Trucks und heiße Motorräder mit schnellen Runden ab.

Der Anflug auf Coolidge ist problemlos. Für die zwei Schlechtwettertage im Jahr gibt es einen VOR- (Stanfield-VOR) und einen GPS-Anflug. Die Anfrage bei knallblauem Himmel auf der Unicom-Frequenz 123.0 : «Coolidge traffic, are there any skydivers in the air at Coolidge?» macht Sinn. Auch wenn die «Intensive Parachute Activity», die noch auf der Karte vermerkt ist, schon seit einigen Jahren nach Eloy weitergezogen ist - eine King Air ist zumindest am Wochenende noch im Dauerbetrieb zum Absetzen über dem Platz. Während der Woche aber ist hier tote Hose. Ab und zu ein Flugschüler aus einer der Flugschulen um Phoenix, der seinen Alleinflug praktiziert; heute dazu ein Pilot auf Zwischenstop von Nevada nach Tucson - aber das ist auch schon alles, was sich auf dem ausgedehnten Flugplatzgelände abspielt.

Trotzdem: der Platz hat seine Reize. Coolidge ist für amerikanische Verhältnisse ein recht betagter Platz: Schon im Zweiten Weltkrieg diente der 572 Fighter/Bomber Service Coolidge als obligatorischer Zwischenstop für alle Militärflüge zwischen Ost- und Westküste. Auf der gemeinsamen Army-Navy-Base war alles stationiert, was die Augen historischer begeisterter Fliegerkollegen leuchten läßt: B17, F4 Corsair, B29, Navy Ducks und P38.

Heute sind die betonierte Abstellplätze der Flieger meist mit Unkraut überwuchert oder von Sand bedeckt. Neben dem morbiden Flair, das trotz sengender Wüstensonne über dem riesigen, verlassen wirkenden Patz hängt, gibt es drei Attraktionen, wegen derer es sich lohnt, an diesem historischen Ort vorbeizuschauen.

Bereits während der Landung fällt der schöne, alte Hangar am Vorfeld auf. Als Cpt. Sam Brunetto den vor zehn Jahren übernahm, war das Gebäude abbruchreif. Das Glas in den zahlreichen, kleinen Fenstern fehlte

75000 Dollar hineingesteckt und er könnte durchaus noch 100000 vertragen», so der Ex-TWA-Kapitän. Der Pilot, der in seinen 34 Airliner-Jahren von der B707, über die B727 und die L1011 alles geflogen hatte, «wo man noch richtig fliegen mußte» brauchte einen sicheren Abstellplatz für eine weitere fliegerische Rarität: Im Dunkel des Hangars strahlt heute eine silbrige Lockheed L-18 Lodestar, mit Baujahr 1943 nur um zwei Jahre jünger als die Flugzeughalle, und die einzig flugtüchtige L-18 weltweit..

Auch in dieses Prunkstück hat Brunetto kräftig investiert: Als er sie vor einigen Jahren in New Orleans zum ersten Mal erblickte, war aus dem ehemals mondänen VIP-Transporter von Pearl Harbor ein Flugzeugwrack geworden. «Die Instrumentierung ist komplett neu und auf dem heutigen Stand der Technik», zeigt Brunetto stolz, «auch die Motoren und die Inneneinrichtung sind ganz neu. Hier haben wir allerdings Wert auf möglichst große Originaltreue gelegt.» Angetrieben wird der Silbervogel von zwei 1350 HP Wright Motoren. Rund 750000 Dollar hat der Luftfahrtfan in das letzte fliegende Prachtstück dieser Art investiert.

Von Mai bis Oktober steht die L-18 in der Halle. Mangelnde Steigleistung und fehlende Klimatisierung legen das bei sengender Hitze nahe. Aber in den kühleren Wintermonaten zeigt Brunetto, was in dem Oldtimer steckt: für 150 Dollar pro Sitz fliegt der Kapitän seine Passagiere zu Biosphere II (das war das Experiment, bei dem einige Menschen über Jahre hinweg, in einer Umgebung hermetisch abgeschlossen, autark weiterleben sollten) und zu einigen berüchtigten Kupferminen. 800 Fuß über Grund läßt sich das alles genau betrachten.

Für sein C123-Projekt ist Brunetto noch auf der Suche nach zwei

T56A-7B oder T56A-15 Triebwerken. Propeller sollten Hamilton Standard 54H60 sein. Wenn Sie gerade einen im Angebot haben, mailen Sie dem Kapitän doch bitte unter: [captsb@casagrande.com](mailto:captsb@casagrande.com)

Die zweite Attraktion, zumindest für regenverwöhnte Europäer, ist eine, die es in Arizona auf praktisch allen Plätzen gibt: Wegen des extrem trockenen und heißen Klimas ist Rost hier praktisch unbekannt. Damit also der ideale Ort, um ausgediente Flugzeug zu parken. Für kurze oder auch für unbestimmte Zeit. In Falcon Field etwa wartet altes Militärgerät, DC-3s und ähnliches, auf bessere Zeiten. In Goodyear baut der dortige FBO AMS ausgediente United-Flieger für FedEx auf Fracht um.

Am Vorfeld in Coolidge sind gerade eine DC-8 (sie wäre altersmäßig noch okay gewesen, aber die Triebwerke waren zu laut) und eine B737 geparkt. Beide schon nicht mehr ganz vollständig, denn ein Kran und vier Männer bemühen sich mit Kräften, die ramponierten Flieger weiter zu zerlegen. Die 737 ist für Tucson bestimmt. Dort soll sie unter Aufsicht der FAA absichtlich zerbombt und unter Feuer gesetzt werden. Zu Übungszwecken.

Schon hier zuzusehen tut weh; durch die geöffneten Türen sieht man teilweise noch die Inneneinrichtung, während vorne schon die Instrumentierung fehlt. Auch wenn mir die Arbeiter versichern, daß die gerade auf den Tieflader gehieft Fläche künftig in einer Schule ausgestellt wird - ich werde das Gefühl nicht los, daß einige der Teile irgendwann wieder in anderen Flugzeugen in der Luft sein werden.

Als Brunetto später erzählt, das sei der normale Lauf der Dinge: ein hoch bezahlter Flugzeugmechaniker verliert wegen Alkohol oder anderer Drogen am Arbeitsplatz seine Lizenz, solche Einsätze sind dann zwar schlecht bezahlt; dafür aber regt sich niemand über offensichtliche

Die dritte Attraktion hat wieder etwas mit Geschichte zu tun: Auch, wenn sich heute das üppige Springerleben wenige Meilen südlich in Eloy abspielt - in Coolidge wurde Fallschirmgeschichte geschrieben. Viele der Legenden, die man sich an kühlen Abenden erzählt, sind hier passiert.

Für die Bodentruppe mit Auto gibt es wenige Meilen von Coolidge entfernt, ein kulturelles Highlight: Die Casa Grande Ruins zählen zu den Nationalen Monumenten der USA. Mitten in den Bergen hatten hier die Hohokam, die Ahnen der heutigen Indianer, vierstöckige Behausungen errichtet. Einige der Gebäude sind noch zu besichtigen. Sehenswert - auch für Piloten. Die aber schwingen sich ins Flugzeug und fliegen dazu den noch näher gelegenen Flugplatz von Casa Grande an.

Unser nächstes Ziel ist nun Eloy, der Flugplatz mit Western Flair. Hier dominieren eindeutig die Fallschirmspringer. Auch wochentags wechseln sich wenigstens drei Twinotter und eine King Air mit Steigflug auf 13000 Fuß über Grund und anschließenden Sinkflug ab. Hier ist in jedem Fall in mindestens 10 Meilen vom Platz die Frage nach den Springern in der Luft angebracht. Das beruhigt zumindest die Absetzpiloten, die selber sehr genau wissen, wer wann und wo gerade seine Lebend-Fracht befördert. Gestartet wird bei leichtem und moderatem Wind von der 02, gelandet auf der 20.

Auch an anderen amerikanischen Plätzen, wird bei Absetzfliegern an frequentierten Plätzen nicht die Registrierung des Flugzeugs oder der Typ gesagt, sondern eine interne Numerierung der Flugzeuge. Das hört sich dann etwa so an: «Eloy traffic, Jump3 is departing runway 02 at Eloy.» Oder: «Eloy traffic, jumpers at 14500 and below at Eloy.» Und das im Wechsel im Minutentakt.

Trotzdem kommen auch viele Schulungsflüge hierher. Probleme haben damit weder die Absetzpiloten noch die Flugschüler. Man muss eben wissen, was los ist und sich darauf einstellen. Mit etwas Rücksicht und Verständnis des Ablaufs klappt das auch.

Worauf man sich weniger einstellen kann, sind sogenannte Dust Devils. Amerikaner umschreiben die unangenehme Wetterausprägung auch als Mini-Tornado. Das heimtückische an den Dreckteufelchen, ist, daß man sie meist nicht sieht. Heiße Luft über einem Stückchen Boden wird durch Wind abgelöst und wandert rotierend mit Laufgeschwindigkeit weiter. Kleine Dust Devils - etwa in Eloy häufig anzutreffen - haben einen Durchmesser von rund einem Meter und eine Säulenhöhe von einigen Metern. Es gibt aber auch ausgewachsene Exemplare, mit etlichen Metern Durchmesser und Höhen von mehr als 1000 Fuß. Wandert der Mini-Tornado über Beton oder Asphalt, ist er recht gut als schnell bewegte Staubsäule zu sehen. Liegt auf seinem Weg ein schön gemähtes Stück Wiese, verschwindet er prompt für das menschliche Auge. Hier kann der genaue Beobachter nur an der Bewegung der gekräuselten Grasoberfläche feststellen, daß die Gefahr keineswegs vorüber ist. Fallschirmspringer im Landeanflug haben keine Chance auszuweichen.

Für Flugzeug-Piloten bieten die kleineren Ausprägungen der Dust Devils weniger Gefahr. An Tagen mit starken Bodenwinden (über 23 Knoten) empfiehlt es sich, die Anfluggeschwindigkeit höher zu wählen - wegen der hierzulande oft begleitenden Windscherungen. An solchen Tagen ist auch in größere Höhe, in der Nähe der zahlreichen Berge, mit verstärkten und unvermuteten Auf- und Abwinden zu rechnen. Im Gegensatz zu unseren Landen, bei denen Böeigkeit meist Begleiterscheinung ist bei starken Winden, geht es hier unsichtbar und ohne Rucken, aber

so schlimm - die generelle Möglichkeit des Auftretens der für uns ungewohnten Dust Devils aber sollte nicht verschwiegen werden.

Der Platz Eloy hat Charme: die Skydiver haben hier eine kleine Westernstadt aufgebaut: Vom Saloon bis zum Internet-Cafe, Fitneßcenter und Swimmingpool, General Store und Massage Therapie, Profi-Kletterwand und Tribüne für die Zuseher - alles ist vorhanden, was das (Springer-)Herz begehrt. Auch für Piloten sehenswert.

Wie wäre es nun zur Abwechslung mal wieder mit ein wenig Kultur? Nicht nur für die Bodenmannschaft? Nach Rückkehr und Landung in Deer Valley wenige Meilen nach Westen zu den Felsenzeichnungen (Rock Art) der Indianer - der Naturpark mit einem weiteren Vulkan-Felsen liegt im Endanflug auf die 07R.

Scottsdale steht morgen auf dem Programm. Das Nobelviertel im Nordosten von Phoenix glänzt nicht nur mit teuren Boutiquen und Prachtvillen, hier befindet sich auch eines der zahlreichen, bedeutenden Kunstmuseen dieser Gegend. Und natürlich die Wüsten-Felsenburg von Frank Lloyd Wright - das war der „Erfinder“ von «Form folgt Funktion». Ein Muß für alle Architekturbegeisterten. Um dahin zu kommen, braucht es vom Flugplatz Scottsdale aus allerdings ein Auto. Der Platz bietet nicht die optimalen Bedingungen zum Chartern von viersitzigen Kolbenmaschinen, auch wenn etliche Kleine am hinteren Teil des Vorfeldes parken - sie sind in Privatbesitz. Dominant sind die großen FBOs, deren uniformierte Mitarbeiter eine Golfstream nach der anderen abfertigen, oder war das gerade eben ein Learjet, der gestartet ist? Hier zählt das entsprechende Auftreten und die goldene Farbe der Kreditkarte. Anfliegen des Platzes ist jedoch unproblematisch (caution: wake turbulence) und das Restaurant ein Geheimtip unter Piloten.

Den Anwohnern entsprechend, die zwar mit eigenem Jet möglichst schnell vor der Haustüre starten wollen, aber, wenn sie nicht unterwegs sind, absolute Ruhe beanspruchen, ist dies einer der wenigen lärmempfindlichen Plätze. Keine Intersection take-offs, keine Schulungs-Go-Arounds und auch keine Durchstartmanöver von 21 Uhr bis 6 Uhr morgens. Das ist zumindest für amerikanische Verhältnisse ganz schön restriktiv.

Immerhin schließt die Auflistung, was man aus Lärmschutzgründen alles beachten muß (Rechtskurve auf 300 Grad gleich nach dem Abheben von der 21, bevorzugte Landerichtung 03 bei wenig Wind, nur kurze Anflüge auf die 21...), mit dem Satz: Die Einhaltung obiger Verfahren liegt im Ermessen des Piloten - Sicherheit geht in jedem Fall vor.

Wesentlich anderes Flair bietet sich etwa in Falcon Field, rund zehn Flugminuten weiter südöstlich. Die zwei Parallelbahnen haben, wie fast alle Plätze in dieser Gegend, die zwei oder drei gleich gerichtete Bahnen aufweisen, jeweils außen liegende Platzrunden. Das heißt, alle Platzrunden liegen so, daß sie nicht die andere Bahn tangieren und so führt jeweils eine immer rechtsrum. Aber das ist eigentlich logisch und daher leicht zu merken.

Falcon Field bietet wieder einiges zum Sehen auch für den Bodentrupp und mehrere Restaurants. Gleich zwei ansehnliche Attraktionen warten auf Besucher: das Champlin Fighter Aircraft Museum und das Confederate Air Force Museum. Der Flugplatz zählt zu den zehn Plätzen der USA mit den meisten Abstellplätzen für Flugzeuge. Eigentlich gehört der Platz der Stadt Mesa, der drittgrößten Stadt Arizonas. Allerdings verschmelzen Phoenix,

ist das Ende der einen und der Beginn der nächsten Stadt nicht mal bemerkbar als Übergang in einen neuen Stadtteil.

Was man dem sympathischen Flugplatz der Allgemeinen und Geschäfts-Luftfahrt nicht ansieht: er hat schon einige Jährchen auf dem Buckel. Während des Zweiten Weltkriegs wurden hier Piloten für die British Royal Airforce geschult. 1941 hob als erstes Schulflugzeug eine Boeing PT-17 Stearman von Falcon Field ab.

Nach Süden bieten sich nun zwei weitere Plätze zum Landen an: da wäre zunächst einmal Williams Gateway Airport. Von den Einheimischen als neckisch als Willies bezeichnet («Over the willies» ist die Standortmeldung über dem Platz-VOR), ist das einer der Flugplätze, die man als Pilot gesehen haben sollte. Chartern in der Cessna-Klasse ist hier zwar ebenfalls nicht an der Tagesordnung, auch wenn sich etliche in der Platzrunde mit den Militärjets abwechseln. Anfliegen ist wie praktisch an allen Plätzen unproblematisch - drei Parallelbahnen stehen zur Auswahl. Der Platz liegt am südöstlichen Ende des Großraums Phoenix und eigentlich wäre hier bereits Nowhereland, wenn sich nicht die Arizona State University EAST mit allen Luftfahrt-Departments niedergelassen hätte. Mal Lust auf eine Vorlesung über Turbinentriebwerke? Oder lieber auf eine Diskussion über die Zukunft des Flughafenmanagements? Hier finden Sie sicher die richtigen Leute dafür.

Das „Flight Deck Cafe/Pilots Shop“ meint seine Aufgabe wörtlich: im Angebot sind nicht nur Hamburger und die Salatbar für den Bauch, sondern auch die passende Nahrung fürs Gehirn: im gleichen Raum wird alles präsentiert und verkauft, was man normalerweise in einem Pilotenbedarfsladen suchen würde: Flugkarten, Bücher und ähnliches. Als Cessnapilot ist man hier zwar genauso gern gesehen, die Chancen, daß alle an den Nachbartischen aber etwas Schnelleres und Größeres pilotieren, sind recht groß.

Heute ist es relativ ruhig. Gestern war der große Airshow-Tag, bei dem die Blue Angels zeigen durften, wie knapp sie in jeder Fluglage an einander vorbei flitzen können. Die große Brünette vor mir im grünen Fliegeroverall holt sich nur noch schnell Stärkung für den Flug zurück nach Minot, North Dakota, - Cpt. Sarah Hall ist Radar Navigator auf einer B-52. Für die Crew: Pilot, Co-Pilot, Radar Navigator, Navigator, Electronic Warfare Offizier war die Airshow ein angenehmer Anlaß, mit einen Katzensprung für den Bomber der nordischen Kälte zu entfliehen.

Um die Mittagszeit wird wochentags draußen unter Orangenbäumen gegrillt: Die Steaks frisch vom Rost mit Blick auf die Landebahnen. Pilotenherz, was willst Du mehr. Willies ist in jedem Fall eine Landung wert!

Genau westlich liegt nun Chandler Airport. Zumindest am Boden - hier verbindet die Williams Field Road die beiden Plätze direkt in westöstlicher Richtung. Auf der Luftfahrtskarte sieht das etwas anders aus. Danach führt der Kurs eher südwestlich.

Der Unterschied liegt an den 12,5 Grad östlicher magnetischer Abweichung, die sich über die ganze Terminal Chart hinweg zieht. Alle VOR-Rosetten stehen schief. 180 Grad ist nicht mehr unten und 360 Grad nicht mehr, wie gewohnt, genau im Norden. Aber das ist genau das Praktische. Denn beim Fliegen bleibt man in einem System: wenn im Flieger die VOR-Nadel einen Kurs zur Station von 120 angibt, dann fliegen wir den und kommen genau zur Station.

Blöd wäre es nur, einen Strich in die Karte zu ziehen und den Kurs dann (wie gewohnt) mit dem Dreieck zu bestimmen. Statt dessen verschiebt man den

von Phoenix-VOR (PXR), denn die liegt genau in der Mitte der Karte. Und schon ist der richtige (magnetische) Flugkurs ablesbar. Recht praktisch - trotzdem finde ich es bei jedem beim Hinsehen auf die Karte erneut irritierend, daß 360 Grad „nicht oben ist“.

Chandler ist nur einen Katzensprung entfernt. Das ist auch eine Eigenheit der Plätze unter dem Class B Airspace von Phoenix: da praktisch alle eine Kontrollzone (Class D Airspace) aufweisen, und die Zylinder manchmal fast ineinander greifen, muß man meist gleich nach dem Abheben auf die neue Frequenz wechseln. Mit ein Grund, warum es Sinn macht, dem Controller die Abflugrichtung anzugeben.

Daß die Gegend um den Flugplatz von (Groß-)Viehzucht dominiert wird, wird die Nase des Bodentrupps feststellen. Bei der Anfahrt zum Chandler Airport dominieren keine großzügigen Villen im Hollywood-Stil, sondern Ranches mit jeder Menge Kühe und Pferde. Von der Luft aus wäre vielleicht noch das separate Heli Pad zu bemerken: hier trainieren mit großem Einsatz die Flugschüler von Quantum Helicopters.

Auf dem Weg in nordwestliche Richtung nach Goodyear liegt der private Stellar Airpark, immerhin mit einer 4300 Fuß langen, asphaltierten Bahn und einem VOR- (Phoenix-VOR) oder GPS-Anflug. Hier wird gerade die Flying Community stark erweitert. Ab etwa 350000 Dollar sind noch Grund inklusive kleinerem Häuschen am Rollweg zu erwerben.

Und noch eine Flying Community liegt fast an Weg. Die Häuser der Hangar Haciendas im Südwesten von Phoenix machen ihrem Namen alle Ehre: nicht aneinander gequetscht wie die dutzendweise gleich aussehenden Villas in Stellar Airpark, sondern mit viel Grün und viel Weide für die eigenen Pferde und andere Haustiere. Ältere Cessnas, geparkt im Schatten von mehreren Meter hohen Saguaro Kakteen und ein verwittertes Schild mit der Aufschrift: «Active Airport, Aircraft only» sind die einzigen Anzeichen auf einen Flugplatz.

Irgendwo dazwischen liegt auch eine Landebahn, die sich nur durch die Bahnbemalung 26 von der nächsten Straße unterscheidet. Ach ja, asphaltiert ist sie auch, denn hier gehört es eher zum guten Ton, eine eigene Dirt Road als Zufahrtsstraße zu haben, auf der jede Autobewegung kilometerweise durch eine Staubfahne sichtbar ist. Jedes Haus sieht anders aus und hat sein Eigenleben. Besonders auffällig ist eines der oberen Häuser am Berghang: ganz in weiß und von der Ferne fast wie eine Kugel an den Hang geklebt. Erst von der Nähe sieht man die Kanten und die zahlreichen eckigen Wände und daß es eigentlich ein Vieleck ist. Ein Großteil der Bewohner dieser Gegend zählt zur spanischen oder indianischen Bevölkerung. Der Empfang für einen neugierigen Besucher wie mich ist herzlich.

Nun aber weiter nach Goodyear. Hier lädt ausnahmsweise wieder mal „nur“ eine Bahn zu Landen ein. Die dafür ist 8500 Fuß lang. Goodyear ist gekennzeichnet durch Lufthansa Flight Training, genauer gesagt, deren amerikanischen Unterfirma ATCA (Airline Training Center of Arizona), und AMS (Aviation Management Services), einem großen FBO, der sich auf die Reparatur und Wiedherstellung von Airline-Fliegern spezialisiert hat. Im Moment werden gerade alte DC-10 Passagier-Flugzeuge für FedEX auf Cargo umgerüstet.

Daß der Flugplatz vielen noch als Litchfield Airport ein Begriff ist, hat seinen Grund. Denn Paul Litchfield, der junge Präsident von Goodyear Tire and Rubber, Ohio, war 1916 auf der Suche nach dem idealen Anbauplatz

brauchte man bessere Reifen. Deutsche U-Boote fingen damals alle ägyptischen Baumwolllieferungen ab. Arizona schien klimatisch am besten geeignet, ebenso hochwertigen Rohstoff zu liefern.

Während des zweiten Weltkrieges war dann richtig viel los. Zahlreiche B-24 Bomber wurden auf die Navy-Version PB4Y umgerüstet - der Flugplatz kam nicht mehr zur Ruhe. Die folgte nach 1945, als die Goodyear Company ihre Niederlassung schliessen mußte. Heute hat sich auf dem ehemaligen Gelände des Reifenherstellers Lockheed Martin Data Systems angesiedelt.

Zwischen 1945 und 1965 war der Platz ein Eldorado für Flugzeug-Freaks. Hatte doch die US Navy damals rund 5000 ausgemusterte Flugzeuge geparkt. Weithin sichtbare Rauchfahnen waren das letzte Lebenszeichen so manchen stolzen Bombers oder Transportflugzeuges. «Da liegen heute noch jede Menge angekorkelter Instrumente und Flugzeugteile im Gelände», meint Shawn A. Arena, Flugplatzleiter von Goodyear. Arena arbeitet eng mit den Managern von Sky Harbor zusammen: Der Flugplatz Goodyear wurde 1968 von der Stadt Phoenix erworben mit dem Ziel, ihn als Reliever Airport zu etablieren. Auf Shawn Arenas Initiative entstand auch eine beachtliche Dauerausstellung zur Geschichte des Platzes mit vielen Bildern im Foyer des Flughafengebäudes. Sehenswert, nicht nur für Piloten!

Auf dem ATCA-Gelände tummeln sich die Lufthansa-Eleven. Die künftigen Co-Piloten wohnen und lernen auf dem Gelände. Das ist zwar praktisch und beschleunigt den Lernfortgang. Sowohl fliegerisch als auch sozial lernt man dabei das anspruchsvolle, atemberaubend schöne Land aber kaum kennen. Instrumentenanflüge trainiert die Lufthansa bevorzugt auf dem privaten Flugplatz Mobile - westlich hinter dem Südwestgebirge, in Casa Grande und Tucson. Beim Kommentar einer angehenden Co-Pilotin auf dem Nachbarplatz Glendale: «Ach, ist das hier langweilig, immer nur Runden zu drehen» - bleibt nur die Hoffnung, daß einige der jungen Piloten nach erfolgreicher Ausbildung mal zum (Flieger-)Urlaub in die Sonora-Wüste kommen und dann auch alle anderen Facetten der beeindruckenden Welt um Arizona kennenlernen.

ATCA bildet zusätzlich zum Kunden Lufthansa auch Schüler anderer Airlines aus und auch die Deutsche Luftwaffe schult hier seit kurzem auf G120A in der sogenannten fliegerischen Vorausbildung. Die Grobs mit Einziehfahrwerk und State-of-the-Art Avionik einschließlich EFOS (Electronic Flight Information System) führen die künftigen Militärjetpiloten bis hin zur Instrumentenflugausbildung und Kunstflug.

Beide Platzrunden-Richtungen führen östlich an Goodyear vorbei (also einmal rechts, einmal Linksrunde). Das hat seinen Grund: die Flugschüler des angrenzenden Luftraumes der Luke Airforce Base (Luke AFB) haben selbst im Landeanflug noch ordentlich Geschwindigkeit und beanspruchen auch sonst für ihre fliegerischen Übungen beachtlichen Luft-Raum. Luke ist der größte Schulungsplatz für Fighterpiloten in der westlichen Welt. Die F-16 Übungsstrecken sind auf militärischen Luftfahrtskarten in allen Flugvorbereitungsräumen der umliegenden Plätze mit dicken Strichen markiert. Das sieht so beeindruckend aus, daß man sich als Ziviler fragt, wo denn da noch Platz bleibt für eine kleine harmlose Cessna.

Das Gelände der AFB am Boden ist weiträumig abgesichert. In allen Himmelsrichtungen gibt es Einfahrtstore, aber ohne Military ID ist da selbst für Presse wenig zu holen. Ein Versuch wäre eine vorherige schriftliche Anfrage an den Kommandanten über die Website: [www.luke.af.mil](http://www.luke.af.mil)

2001, der Tag steht noch nicht fest. Vorort gibt es eine «Hintertüre», bei an jedem Tag die Airshow stattfindet: Zwar herrscht auf der Northern Avenue durchgängiges Halte- und Parkverbot im Flugplatzbereich. Die Einheimischen wissen aber, daß weder die Polizei noch die Militärs es so eng sehen, wenn man die Optik von Fernglas und/oder Photoapparat auf das dröhnende Getöse richtet. Solange man nicht mit dem Wohnmobil die gemütliche Nacht unter dem kurzen Endanflug vorbereitet, sind Zuschauer hier geduldet.

Für Piloten gibt es noch ganz andere Perspektiven: Wie wäre es mit einem Anflug? Die linke Bahn oder die rechte? Alles ist möglich - vorausgesetzt, es ist Sonn- oder Feiertag, die Genehmigung per Funk liegt vor, und die Räder berühren nicht den Boden. Sichtflug Low Approaches oder auch Instrumenten-Übungs-Anflüge sind bei nicht aktiver Alert Area im Luftraum Golf durchaus drin. Die nicht zivil veröffentlichte Funkfrequenz von Luke Approach für derartige Anfragen aus der Luft ist 120.5

Sonst empfiehlt es sich, den Towerlotsen des Abflugflugplatzes zu fragen. Die Kollegen sind normalerweise gut informiert, sehr nett und behilflich bei Sonderwünschen. Im AFD (Airport facility directory) stehen für alle Flugplätze in der Nähe von Luke eigene (unterschiedliche) Approach Frequenzen, falls man beim Abflug durch den Luftraum möchte.

Das zweite Mickey-Mouse-Ohr, das neben der Goodyear-Kontrollzone an die Alert Area von Luke AFB grenzt, ist der Class-D-Zylinder von Glendale. Nett, beschaulich, ruhig, mit dem Flair der Allgemeinen Luftfahrt und mit zwei Vercharterern von Pipers, Cessnas und Katanas ist Glendale einen Besuch wert.

Etwas geschäftiger geht es bei der Rückkehr am Deer Valley Airport zu. Hier wuseln die Streifenhörnchen (weiß behemdete Piloten mit drei oder vier Streifen an der Schulterklappe) und checken ihre Cessna 172 für den nächsten Flug. Sieht ein wenig komisch aus, aber sowohl Westwind als auch PanAm Flight Training (kein Flugzeugcharter) wollen ihre Flugschüler bereits auf das künftige Berufsleben in allen Phasen vorbereiten.

Nach jedem Flug und nach jedem Erklimmen eines weiteren Berges in mitten von Phoenix, dachte ich, die atemberaubende Aussicht und die neuen Erlebnisse ließen sich nicht mehr toppen. Kurz vor der Abreise bin ich nun soweit, daß die Liste aller Flugziele und auch der Bodenattraktionen, die ich noch unbedingt anfliegen und sehen will, immer länger wird. Es hilft nichts, das nächste Urlaubsziel steht damit bereits fest - Arizona, here I come.

Übrigens: es macht auch riesig viel Spaß, die vorgestellten Flugziele mit einem Partner oder mehrere Freunden zu erobern, die genauso viel Spaß am Fliegen haben. Have a nice flight!

Helga Kleisny

gesamter Text Copyright Helga Kleisny  
Vervielfältigung untersagt

## Was man sich unbedingt vor dem Chartern besorgen und Ansehen sollte

### **Airport Facility Directory (AFD)**

Das AFD erscheint alle zwei Monate neu, Gültigkeitsdatum steht auf der Titelseite. Für die gesamten USA gibt es jeweils sechs hellgrüne Bändchen, nach Regionen sortiert. Im AFD sind nicht nur die Flugplätze mit Bahnrichtung, Frequenzen, Anflughilfen und weiteren nützlichen Flugplatzdaten aufgelistet, sondern im hinteren Teil auch Informationen für Piloten (Special Notes), bevorzugte IFR-Routen, die Flight Service Stations mit Frequenzen, Namen und Telefonnummern und die Updates zu den Flugkarten, die „nur“ halbjährlich erscheinen (das Aeronautical Charts Bulletin).

Kein Flug ohne AFD.

Preis: etwa 4 USD

### **VFR Sectional Chart (1:500000)**

Die normale Flugkarte enthält im Gegensatz zu unseren Landen auch viel an „AIP-Information“: längste Bahnlänge, Beleuchtung und Sprit am Platz, viele Frequenzen. Schön ist die übersichtliche, deutlich in den korrekten Farben dargestellte Legende (nicht unleserlich zartgrau auf der Rückseite) auf der Vorderseite der Karte: Wie wird was angezeigt, ist hier keine Hexerei.

Preis: etwa 8 USD

Gültig jeweils für 6 Monate, Gültigkeitszeitraum steht auf der Karte

Für einige viel beflogene Lufträume in den USA (Miami, New York, Phoenix...) gibt es auch noch sogenannte **VFR Terminal Charts**, die den Luftraum im doppelten Maßstab zeigen (1:250000) und bei Vorhandensein auch statt der Sectional Chart benützt werden sollen.

Preis: etwa 4 USD

Gültig jeweils für 6 Monate, Gültigkeitszeitraum steht auf der Karte

## Als Vorbereitung für die Theorie/den Überprüfungsflug vor dem Chartern

1. Minimum:

### **Guide to the Biennial Flight Review**

Jackie Spanitz

ASA Publication

Derzeit gültig: second edition

Etwas 9 USD

2. Etwas ausführlicher:

### **Private Oral Exam Guide**

Michael D. Hayes

ASA Publication

Derzeit gültig: Fifth edition

Etwas 9 USD

Beide Taschenbücher bieten in schneller, komprimierter Form alles Wissenswerte, was man sich vor dem Fliegen in den USA wieder ins Gedächtnis rufen sollte: andere Ausdrücke, andere Einheiten, teilweise andere Regelungen.

Empfehlenswert wäre auch noch das **FAR/AIM**. Es ist umfassender und enthält in Kombination alle Federal Aviation Regulations (zu gut deutsch alle Vorschriften und Regeln im Langtext) und das Aeronautical Information Manual, ein Buch zum Luftfahrt-Schmöckern. Mit einem Preis von rund 16 USD und mehr als einem Kilo schwer ein nennenswerter Teil des Gepäcks. 2 Jahre gültig.

gesamter Text Copyright Helga Kleisny  
Vervielfältigung untersagt