

Im Nonstop-Flug: Über den Osten der USA

Skypolaris gelang es, eine Landung in den USA zu vermeiden und mit dem Überflug von Lakeland in Florida, die Anerkennung dieses Pflichtpunktes von der FAI zu erreichen. Michel den tiefen Überflug über die Versammlung der Experimental Aircraft Association (EAA) zu verweigern, war absolut unverständlich. Dies wäre wenigstens eine kleine Entschädigung für seine enttäuschten Freunde am Boden gewesen, die er auf diese Weise hätte grüßen können! Michel verließ Freeport, Grand Bahamas Island, um 13:58 Zulu bei 28 Grad Celsius zu einem Nonstop-Flug über 994 nautische Meilen nach Windsor, Kanada, vis-à-vis von Detroit, USA. Es gibt wenige Kleinflugzeuge, die eine solche Distanz ohne weiteres bewältigen. Könnte es das nicht, säße Michel weiterhin in Mexiko fest. In Windsor herrschten 0 Grad Celsius – am Boden. Es sollte wieder mal spannend werden!

Glück im Unglück, es gelang meinem Freund José del Peso den Fallschirm von Softie Parachutes, der von Paraphernalia gesponsert war, auf die Bahamas zu schicken. Er traf mit Hilfe seines Freundes Dirk mit einer King Air gerade noch rechtzeitig in Freeport ein. Danke, José und Dirk! Da war ich nun auf dem Flugplatz und wartete auf den Fallschirm, während ich mein Flugzeug mit Sprit, Öl und allem anderen Nötigen versorgte. Mir fehlte allerdings noch die große Signalpistole, die Don nach Lakeland mitgebracht hatte. Es war eine 25 mm Signalpistole, deren Munition den Körper durchdringt und damit eine Chance gegen Eisbären bot, falls die allzu hungrig und aufdringlich wären. Es gab jedoch keine Möglichkeit, sie hier in Empfang zu nehmen.

Das Riesenproblem war nach wie vor, ohne Zwischenlandung die USA bis nach Windsor in Kanada zu überfliegen. Von den Bahamas aus könnte es über Wasser gehen, weg von der ADIZ nach St. Johns in Ostkanada. Die zweite Nonstop-Route wäre ähnlich lang, jedoch entlang der US-Ostküste. Die große Reichweite der RV-8 würde dies

durchaus ermöglichen. Dennoch, die Strafandrohung dieses Supervisors hatte weitreichende Konsequenzen für mich, die der Supervisor nicht ahnen konnte und die ihm wahrscheinlich auch völlig egal gewesen wären.

Ich wählte Windsor als Zielflugplatz aus, weil dies die kürzeste Entfernung von den Bahamas nach Kanada war. Das Wetter entlang der Route war anfangs gut. Aber 300 Meilen vor Windsor war starker Gegenwind zu erwarten, nicht gerade hilfreich! Die Front zog schnell Richtung Osten ab, eine spätere Ankunft war daher besser. Später zu landen, würde aber auch bedeuten: bei Dunkelheit. Und ohne Licht könnte ich Wolken mit Vereisungsgefahr nicht erkennen. Die Wettervorhersage war weiterhin ernüchternd: moderate bis schwere Vereisung. Aber es sollte doch irgendeine Chance geben, mein Ziel zu erreichen, ohne zu einem Eisklotz zu erstarren. Ich zögerte lange mit meiner Entscheidung, musste sie aber endlich treffen!

Keine Zeit zum Ausruhen. Schon um 3 Uhr war ich wach und konnte danach einfach nicht mehr einschlafen. Was würde geschehen? Würde ich problemlos eine Clearance über die USA erhalten? War ich auf den Bahamas gelandet, weil es die Entscheidung eines Controllers war oder entsprach das dem Standardverfahren?

"EC XLL, ready to copy?"

"Go ahead for EC XLL."

"EC XLL cleared to destination Windsor, via BR62V, climb and maintain 6 000, after Take Off, turn left and when reaching 1 500, call approach on 126,50."

Uuuuf, der erste Schritt war geglückt! Jetzt gab es eine kleine Verschnaufpause, Zeit zu fliegen und abzuwarten, was später passieren würde, wenn ich Ohio erreichte. Es stimmte, es war ungeheuer windig und der Gegenwind setzte ein, wie vorhergesagt. Ich versuchte, die Landschaft zu genießen, war aber zu gestresst und in gespannter Erwartung dessen, was noch auf mich zukommen würde. Viele Frequenzwechsel und verblüffte Controller, die nicht verstanden, wie eine

RV-8 eine derart lange Strecke fliegen konnte. Die zu erwartende niedrige Temperatur war ein weiteres Problem. Im Flugzeug gab es nicht genug Platz, um zusätzliche Kleidung anzuziehen. Ich verließ die Bahamas, vorbereitet auf vielleicht minus 5 Grad Celsius und schwitzte natürlich. Je weiter nordwärts ich vorstieß, umso stärker fielen die Temperaturen, gefühlt bis ins Bodenlose!

Miami, Jacksonville, Atlanta, Charleston, Cleveland und Detroit ATC verfolgten meine Flugroute und waren kooperativ, wann immer ich einen Höhen- oder Richtungswechsel erbat. Zuweilen wurde ich mit Vektoren von 80 Grad weg von meinem Kurs geführt. Um ehrlich zu sein, gefiel mir das überhaupt nicht, denn es war anders als erwartet.

Die Gegenwindkomponente stieg schon auf 50 Knoten und meine Geschwindigkeit über Grund sank auf magere 100 ab. Gelegentlich sah ich sogar 67 Knoten! Während des Flugs verschob sich meine geschätzte Ankunftszeit um ganze zwei Stunden. Über Georgia war der Wind leicht bis moderat turbulent, extrem unkomfortabel! Dann tauchten die Wolken vor mir auf: Bald würde ich mehr über meine künftige Route und mein Schicksal erfahren.

Erwartungsgemäß gelang es mir, in 12 000 Fuß frei von Wolken zu bleiben. Zuerst hatte ich noch versucht, darunter zu fliegen, aber die vorgeschriebenen Mindest-IFR-Flughöhen ließen dies nicht zu. So blieb mir nichts anderes übrig als zu steigen. Aber – zu steigen bedeutete, niedrigere Temperaturen! Die würde ich ja wohl aushalten! Oder? Wieder falsch: Die Temperatur betrug im Cockpit minus 17 Grad Celsius und ich begann rasch auszukühlen.

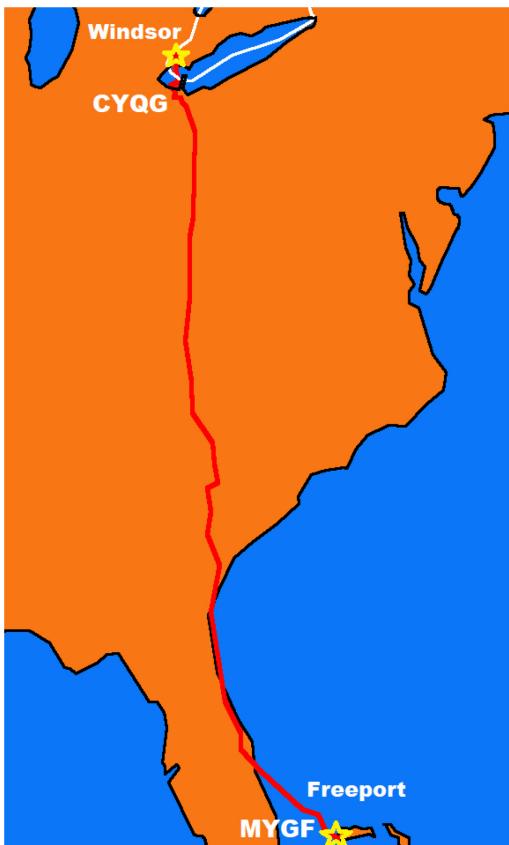
Wegen der niedrigen Temperatur setzte nun der Autopilot aus und das Engine Monitor Display gab Alarm: Überspannung aus dem Stromgenerator! Das Problem des Autopiloten löste ich durch Abschalten und Steuern von Hand. Aber auch die manuelle Steuerung war schwergängiger. Anschalten der Pitotrohr-Heizung als Stromverbraucher löste das Problem mit der Ladespannung. In der Kälte fingen meine Beine so stark zu zittern an, dass sich die Vibration auf das

ganze Flugzeug übertrug. Also nahm ich die Füße von den Pedalen, wodurch der Flug ruhiger wurde. Etwa 70 Meilen vor dem Ziel entdeckte ich unter mir eine große Wolkenlücke. Daraufhin versuchte ich, meinen Flugplan zu ändern und zu meiner Überraschung wurde dies genehmigt. Jetzt war Eile geboten, um in Luftschichten mit etwas höheren Temperaturen abzusteigen.

Als ich auf 3 000 Fuß sank, überraschten mich immer wieder Schneeschauer, die die gleiche Farbe wie die Wolken hatten. Die weißen Säulen sahen aus wie Türmchen von Schlössern oder Burgen. Türmchen, die natürlich zu meiden waren! Das Durchkommen wurde jetzt wirklich enorm schwierig. Am Boden war alles mit Schnee bedeckt, sah weiß und schön aus, aber die Orientierung wurde dadurch mehr als knifflig. Ich querte endlich die kanadische Grenze und war überglücklich! Das Wetter wurde zusehends besser, der Himmel heller, er öffnete sich endlich, der Boden war nicht mehr nur weiß. Ich fühlte mich befreit und sehr erleichtert! Die Landung war nicht gerade meine beste, aber ich war da: in Kanada!

Es war ja klar, ein letztes Problem gab es noch. Der kanadische Zoll verlangte eigentlich, zwei Stunden vor einer Landung informiert zu werden. Ich hatte den Zoll mehrmals am Tag zuvor angerufen, aus dem Hotel und vor dem Flug, aber keinen erreicht. Paula, Andres und Don, meine Bodenmannschaft, war wieder mal gefragt, um diese Schwierigkeit, während ich flog, in den Griff zu kriegen. Als ich das Triebwerk abschaltete, erschien der Zoll, meine Bodenmannschaft war erfolgreich gewesen!

Die Beamten in Windsor empfingen mich freundlich, wickelten alles schnell ab, und nahmen mich mit in ihr warmes Büro, weil ich immer noch vor Kälte bissig war. Man reichte mir eine Tasse mit heißem Kaffee und eine warme Decke. Da war ich endlich, zwar müde, aber happy. Nun kann ich wieder frei fliegen und landen wo ich will. Oder etwa nicht???



Flugstrecke	Datum	Etappe, nm	Gesamt, nm
Freeport – Windsor	10.04.2016	1 007	10 568