

**TRÜGERISCH:** Beim Passieren der grönländischen Westküste mit ihrer prachtvollen Gebirgs- und Gletscherwelt, deutet noch nichts auf das bevorstehende Unheil hin.

# Wo Technik auf Natur trifft

## FERRYFLUG ZUR US-WESTKÜSTE

Ferryflüge sind eine ganz besondere Art der Reise. Da ist Henning Huffer in seinem Element. Der mit mehr als 5000 Flugstunden erfahrene ATPLer, im Hauptberuf Jurist, hat schon so manches Flugzeug von Kontinent zu Kontinent gebracht, und eigentlich kann ihn so leicht nichts erschüttern – es sei denn, Technik und Wetter spielen ihr eigenes Spiel.



**KNOBELPARTIE:** Scott Smith und Henning Huffer richten in Goose Bay ihre Notausrüstung und besprechen die Atlantikroute.



**UMBAUPHASE:** Der von Rocket Engineering leihweise überlassene Kolbenmotor wird in Spokane aus der Mirage ausgebaut.



**EXTREMBEDINGUNGEN:** Nach Behebung des fast fatalen Defekts kontrolliert Jim Aylward den Ölstand der Piper Mirage.

**D**er Schneesturm tobte die ganze Nacht. Obwohl es April war, lag Labrador City in tiefem Winter. Am Vorabend hatte es mich auf den nahe gelegenen Flugplatz Wabush verschlagen. Bis Narsarsuaq, am Südende Grönlands, ließ sich mein in Speyer begonnener Flug mit der Piper Mirage als problemlos, ja komfortabel bezeichnen. So dachte ich jedenfalls.

Eigentlich war ich in Goose Bay erwartet worden und hatte mich wegen kritischer

Wetterlage schon auf den CAT I-Anflug mit 200 ft Entscheidungshöhe eingerichtet. Vor der kanadischen Küste war es dann passiert: Mit einem Schlag standen die Anzeigescheiben des künstlichen Horizonts kopfüber. Gleichzeitig brach das Flugzeug in einer Steilkurve aus seiner Fluglage aus. Noch in der ersten Schrecksekunde schaltete ich den Autopiloten ab und glich das nicht frei gegebene Flugmanöver ungesäumt wieder aus. Das anhaltende Schlingern der Instrumentenanzeige ließ keinen Zweifel: Der Horizont

war hin, damit der Autopilot außer Funktion, ein Anflug auf Goose undenkbar. Würde der Sprit nach einem 700 NM Flug für weitere 230 NM bis Wabush reichen?

Noch während ich meine Optionen abwog, erreichte mich von Gander Center die Meldung, dass Wabush kein „point of entry“ sei. Jetzt wurde es kritisch: neue Distanzen, Spritberechnungen, TAFs, daneben Funkverkehr auf mehreren Frequenzen, gleichzeitig mit einer Hand steuern und ständig auf Höhe und Kurs achten. Die

Fotos: Carter, McClintock, Smith



**LIZENZVERGABE:** Herrliche Landschaften, wie hier am Newman Lake, bilden die Umgebung von Spokane, im US-Bundesstaat Washington. Bei stabiler Hochdrucklage meisterte der Autor hier auch seinen Helikopter-Checkflug auf der R22.



**TRAININGSZEIT:** Henning Huffer im Anflug auf die Piste 21L von Spokane Felts Field. Beim Jetprop-Training wurde auf der größeren, rechten Bahn gelandet.

Bodenstellen stuften mich als Notfall ein.

Eine erste Ahnung, dass der schließlich bewältigte Kraftakt bloß die Ouvertüre zu etwas viel Schlimmerem gewesen war, verdanke ich der Aufmerksamkeit zweier Constables, die mich an meiner Parkposition in Wabush anstelle des Zolls erwarteten. Von den Bugradtüren troff Öl in großen Mengen. Das Bugrad selbst sah aus, als sei es in eine Ölwanne getaucht worden. Im ersten Moment der Bestürzung setzten meine Constables noch eins drauf: Flugzeugwerft in Wabush? Fehlanzeige. Immerhin erwähnten sie einen Piloten, der von hier Einsätze mit Löschflugzeugen flog und als technisch versiert galt.

Erst am Morgen einer unruhigen Nacht im Hotel „Two Seasons Inn“ gelang mir über Airport Security, Namen und Telefonnummer meines Hoffnungsträgers ausfindig zu machen. Es war Ostersonntag 8 Uhr. Egal, ich rief Jim Aylward sofort an. Als ich mich anschickte, ihn eine Stunde später auf dem Vorfeld zu treffen, hatte er die Motorabdeckung schon entfernt und war dabei, das Triebwerk mit einer Benzinlösung vom Öl zu reinigen. Ein erbarmungsloser Nordostwind trieb Schnee mit 30 Knoten über das Flughafensreal. Jim trug einen dicken Overall, musste aber immer wieder mit bloßen Händen, zum Teil im Schnee liegend, in den engen Zwischenräumen des Trieb-



**FREUNDLICHE ÜBERNAHME:** Einweisungspilot Mark Conlin, im Hauptberuf Anwalt wie der Autor, übergibt Henning Huffer das umgerüstete Flugzeug, das nun Jetprop heißt.

werks den Sitz von Schrauben und Muttern überprüfen. Nachdem ich die Cowling, die schon zwei Mal fort geweht worden war, im Ankunftsterminal deponiert hatte, sagte Jim, ich solle mich ins Flugzeug setzen. Wie er richtig erkannte, war ich steif gefroren. Den Vorschlag empfand ich trotzdem wenig mannhaft. „Auf, steig ins Cockpit.“ Jim durchschaute die Sinnlosigkeit meiner Leidensbereitschaft. „Du musst sowieso gleich den Motor starten.“ Hm, wie nett er mir über mein Dilemma hinweg half.

„Lucky Man!“ Jim schüttelte immer wieder den Kopf und sah mich an wie ein Wesen von einem anderen Stern. „Ich gebe dir keine 15 Minuten, bis der Motor stehen geblieben wäre. Gerade so gut hätte es dir schon irgendwo über dem Atlantik passieren können.“ Der heroische Einsatz dieses Mannes hatte eine lose Überwurfmutter am Brandschott als Ursache des Ölverlusts aufgedeckt. Das Triebwerk war erst unmittelbar vor meinem Abflug in Deutschland eingebaut worden. Als Ersatzaggregat leihweise aus

den USA eingeflogen diente es ausschließlich dazu, die Mirage zur Umrüstung auf Turbine an die US-Westküste zu überführen. Die Schraubverbindung war bei dem Triebwerkstausch versehentlich nicht festgezogen worden und hatte sich danach durch Motorvibrationen mehr und mehr gelockert, auf dem letzten Streckenabschnitt bis auf eine Umdrehung an die Katastrophe heran.

Zwei Tage später war ich am Ziel. Das Fliegen per Hand mit dem nur schräg einsehbaren zweiten Horizont auf der Copilotenseite verursachte auf den noch verbliebenen 4000 Kilometern weniger Mühe als zunächst befürchtet. Im Gegenteil gelang mir, aus dem Übungsprogramm frisches Vertrauen in die Kunst des Durchkommens zu ziehen.

Rollweg Alfa führte an dem kleinen, in Art Deco errichteten Terminal vorbei, dessen Aufschrift „Spokane“ daran erinnerte, dass Felts Field einst erster und einziger Flughafen der Stadt gewesen war. An der Nordostseite stieß ich auf die beiden Werkshallen von Rocket Engineering. Die Firma hat 1998 die erste Malibu mit einer PT6-Turbine von Pratt & Whitney ausgerüstet, zwei Jahre bevor Piper mit seiner eigenen Turbinenversion Meridian auf den Markt kam. Unterdessen sind bei Rocket 220 Malibus und Mirages in Jetprops kon-

vertiert worden, immerhin 20 Prozent der von Piper bisher verkauften Kolbenmotorversionen dieses Typs.

Eine Terminabsprache, zwei Telefonate: Noch am selben Nachmittag war ich wieder in der Luft und auf dem Weg nach Oregon, wo Scott Smith mich 90 Flugminuten später am Flugplatz Bend abholte. Mit Scott verband mich ein loser Kontakt, seit ich ihm 2001 einen Aero Commander von Schwäbisch Hall nach Portland gebracht hatte. Außer Flugzeugen teilten wir eine andere Leidenschaft: den alpinen Skisport.

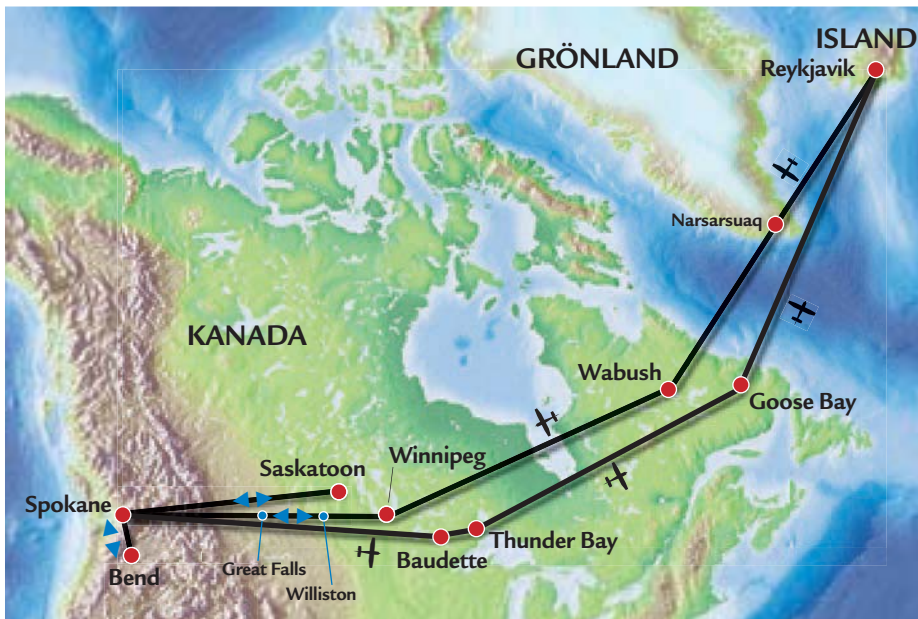
## Neuer Anlauf fürs Helikopter-Rating

Als ich ihn aus Spokane anrief, war er gerade am Mount Bachelor als Ski Patroller im Einsatz. „Hey, warum fliegst du nicht ein Stück weiter“, rief er. „Wir brauchen morgen noch einen in unserem Team. Du kriegst von mir Ausrüstung, Skipass und mein Apartment.“ Nach der Planung von Rocket kam die Mirage erst am Montag in die Produktion. Das passte.

Vier Monate später saß ich in einer Gerichtsverhandlung in Freiburg, tags darauf in einem Airbus Sitzreihe 28 mit Kurs USA, am folgenden Morgen neben Dave Valen-

ti in einer R22 von Inland Helicopters. Auf die Flugschule im Terminal von Spokane und ihre davor geparkten Hubschrauber war ich bei Ablieferung der Mirage aufmerksam geworden. Mein erster Anlauf in einer R22 mit zehn Übungsstunden war Mitte der 90er Jahre versandet. Wenn aus dem Hubschrauberschein noch etwas werden sollte, dann bei der Jetprop-Abholung in Spokane mit einem Dollarkurs, der kaum zu schlagen war. Zwei Tage nach Trainingsbeginn schickte der Fluglehrer mich bereits auf den ersten Alleinflug. Eine Woche später spielte ich mit dem Gedanken aufzugeben. Es schien, als wäre ich einen Schritt nach vorn und zwei zurück gegangen. Morgen begann das Jetprop-Training, eine Überschneidung, die ich unter allen Umständen hatte vermeiden wollen. „Henning, wir Helikopterpiloten sind Cowboys. Wir halten durch. Deinen Checkflug habe ich für Donnerstag angesetzt. Vor dir liegen die drei besten Tage Deines Lebens!“ Gut gemeint, lieber Dave; für mich ein schöner Traum. Und doch: Am besagten Donnerstag um die Mittagsstunde hielt ich vergnügt mein Temporary Airman Certificate in Händen.

Einen Tag später endete auch die Einweisung auf den Jetprop. Triebwerksleistung 1200 Torque, rotieren mit 80 Knoten, bes-



## Tipps für Westküsten-Ferry-Flieger

**Kartenmaterial:** DOD Flight Information Publication Europe Enroute low and high altitude, terminal; Jeppesen Canada high/low altitude enroute charts; Jeppesen Approach Charts; DOD IFR enroute high/low altitude charts, terminal  
**Lande- und Abstellgebühren:** keine in Wabush, Spokane, Bend, Saskatoon, Williston, Great Falls, Baudette und Winnipeg; in Thunder Bay: 12,48 €, in Goose Bay: 79,96 €, in Reykjavik: 214 €, in Wick: 20,91 € für Parken, Handling und Zoll  
**Hotels:** in Spokane (WA Quality Inn): 46,72 € ; in Winnipeg (Clarion Hotel & Suites): 65,54 €, in Baudette (AmericInn): 45,36 €, in Goose Bay (Hamilton Hotel): 51,77 €, in Reykjavik (Loftleidir): 144 €

tes Steigen 2000 ft/min bei 110 KIAS. Wegen der um einen halben Meter verlängerten Frontpartie ist bei dieser Konfiguration die Voraussicht nahezu eliminiert. Bei einem Start nach VFR ist es deshalb ratsam, die Steigrate zu reduzieren. Nach 19 Minuten zeigten die Instrumente bereits FL 270, die maximal zulässige Höhe und zugleich die Standard-Flugfläche für den Jetprop. Treibstoffverbrauch: 13 Gallonen. Der Kurs von 35 Grad wich um einiges nach Süden vom Großkreis ab, dem ich mit 16 Grad eigentlich folgen wollte. Als erster Zwischenstopp war Saskatoon ein Kompromiss zwischen dem kürzesten Weg nach Speyer und der kanadische Zollbehörde Canpass. Gegenüber der südlicheren Strecke via Goose Bay ergab sich eine Ersparnis von 450 NM.

Noch vor der Landung in Saskatoon wurde das Konzept Makulatur. Beim Passieren des Outer-Marker versagte das Fahrwerk. Minuten später verschärfte sich die Lage. Das Notverfahren schlug ebenfalls fehl. Der Treibstoffvorrat reichte für zweieinhalb Stunden. Das hieß erst einmal Prinzip Hoffnung. Hilfreich war, dass jemand mit mir hoffte. Scott Smith hatte sich bei unserem Ski-Treff entschlossen, einmal in seinem

Leben das Abenteuer eines Überflugs zu kosten. Hier, mein Lieber, die ersten Impressionen!

Nach 25 Minuten und unzähligen „pull ups“ waren Hauptfahrwerk und Bugrad auf normalem Weg unten, als wäre nichts gewesen. Nächster Tag: Rückflug nach Spokane. Dort das gleiche Malheur. Trotz unentwegter Versuche fuhren die Räder erneut erst nach 25 Minuten aus. Es gab Anzeichen, dass es sich um ein Kälteproblem (cold soak) handelte. Mitarbeiter von Rocket arbeiteten einen Tag unter dem Flieger.

## Scott plädiert für die „wärmere“ Südroute

Scott drängte mich, statt des Großkreises die Südroute zu nehmen. Er befürchtete, dass sich das Fahrwerksproblem in den arktischen Regionen verschärft. Der 820 NM Flug nach Winnipeg dauerte bis zum Beginn des Endanflugs dreieinhalb Stunden. Kurz vor dem Outer Marker der spannende Moment: Fahrwerksschalter in Position down... nichts!

Der Tower schickte uns über die Prärie. Trotz Unmuts war die Stimmung an Bord

insgesamt besser als vier Tage zuvor in Saskatoon. Es ging eben wieder um einen 25-minütigen Aufschub unserer Landung, und ich erwog sogar, das Manko für den Rest der Überführung in Kauf zu nehmen. Doch die Technik folgt ihrem eigenen rätselvollen Pfad. Weder nach 30, nach 40 noch nach 50 Minuten nahm das Fahrwerk Notiz von unserem verzweifelten Kampf. Beim linken Haupttank ging das Low Fuel Licht an. Verflucht, ein flame out in 1200 ft! Wir gingen rasch die wichtigsten Punkte für eine Landung mit eingezogenem Fahrwerk durch. Als ich mich anschickte, den Tower zu rufen, vorsichtshalber ein letzter Versuch: Fahrwerkshebel down. Sekunden später leuchteten drei grüne Lichter auf. Dauer der Zitterpartie seit Abbruch des Endanflugs: 1:05 Stunden. Nicht lange nach dem Start zurück Richtung Spokane, dieses Mal mit ausgefahrenem Fahrwerk, geriet ich ins Grübeln, ob unser zusätzlicher Zwischenstopp Great Falls sicher zu erreichen sein würde. Mir kam der Airbus in den Sinn, der sein Fahrwerk nicht rein bekam und es von Kreta fast bis Wien schaffte, aber eben nur fast.

Nach dem Wechsel auf Salt Lake Center bat ich um Flugplanänderung. Ein kleiner, einsamer Landeplatz bei Williston in North Dakota fand schließlich das Okay des US-Controllers. Über die baumlose Weite und Unberührtheit der Landschaft um Sloughlin Field kam der Atem von Bisonherden und Sitting Bull. Ein gut genährter Zöllner in hellblauen Gummihandschuhen verstand es, den ersten Hauch von Wildwest-Romantik mit einer zweistündigen engherzigen Inquisition über unsere kluge, aber unplanmäßige Landung restlos zu ersticken, wahrscheinlich sein einziger Vorgang an diesem Tag.

Landung in Spokane kurz vor Sonnenuntergang. Scott flog mit seinem Aero Commander zurück nach Bend. Wie es weitergehen sollte: Ich wusste keinen Rat. Auf die wilde Zeit fielen Schatten aus einer anderen Welt: Dienstgeschäfte, Termine, Büroalltag. Die Liste unerledigter E-Mails aus meiner Kanzlei verlor sich im Unendlichen. Ein unentrinnbares Netzwerk beruflicher Handlungszwänge schob sich in die scheinbare Leere. Einchecken in der Warteschlange? Massenverkehr? Kurz darauf das Gleiche retour? Nichts für einen Cowboy! Die Erleuchtung, dass sich der Globus auch ohne meine Anwesenheit am heimatlichen Pult weiter dreht, erreichte mich auf den Südhängen des Spokane-Tals.

In einer einsamen Waldlichtung erquickte ich mich an den milden Lüften des Spätsommers, dem Blick über die Ebene und sah mich ohne Einbuße in meinem Freiheitsgefühl in der Lage, täglich einiges zu erledigen, anderes zu schieben. Die Natursitzungen mit Diktiergerät und Mountainbike been-

dete ich abends im Computerraum des Hotels per Mausklick, der das digitale Diktat zusammen mit dem Gezwitscher meiner gefiederten Freunde zum PC meiner Sekretärin übertrug.

Nach Wartung der Fahrwerkzylinder und Einbau eines Zusatzrelais dritter Start von Spokane, erneut mit Kurs auf Winnipeg. Ich hatte einen IFR-Flugplan aufgegeben, wegen eines Testflugs am Vorabend jedoch vergessen, Canpass zu verständigen. Mein Versuch, die Meldung „in flight“ nachzuholen, stieß bei der kanadischen Zollbehörde auf Granit. Kein Problem.

Eine leichte Kurskorrektur hielt unseren Flugweg knapp südlich des 49. Breitengrads auf US-amerikanischer Seite. Dafür flogen wir etwas weiter und trafen ganz im Norden von Minnesota auf die einsame, in Wald gebettete Piste Baudette. Jetzt die Schicksalsfrage: Fahrwerk raus? Hurra, dreimal grün! Ein prachtvoller Sonnenuntergang umstrahlte unsere erste reguläre Landung wie ein Halleluja.

Die erste Atlantiketappe zeigte sich mit einem Problem, das Luftfahrern in Goose Bay gern begegnet. Die Wetterdaten aus Narsarsuaq lagen unterhalb der hohen Minima. Als Alternative kam die 500 km nördlich gelegene Hauptstadt Nuuk in Betracht, allerdings mit boshaften Windböen und kurzer Bahn, oder aber Island nonstop. Mit 1350 NM lag die Strecke freilich um 250 NM jenseits der maximalen IFR-Reichweite unserer Jetprop. Ein strammer Jetstream erlaubte einen solchen Direktflug ohne Zwischenstopp in Grönland, zumindest auf dem Papier. Das Ergebnis meiner Meditation bestand in einer Art Mittelweg: Flugplan nach Nuuk; über Meldeport Porgy auf Flugfläche 270 ein praktischer Versuch mit der Flugzeugnase auf Direktkurs nach Reykjavik. Die Prognosen zum Wind erwiesen sich als richtig, zum sonstigen Naturgeschehen mit Einschränkung. Met Reports aus Reykjavik kündeten von stürmischem, regnerischem Wetter. Zudem hing das Gelingen des Vorhabens davon ab, dass der Rückenwind auf den restlichen 1150 NM nicht nachließ, zumindest nicht deutlich. Wie war das mit dem Point of no Return? Statt unser Gemüt weiter mit Arithmetik zu verunsichern, gab ich Sondrestrom eine Flugplanänderung durch: direkt Reykjavik.

Die Schreckensvision einer Notwasserung wegen Treibstoffmangels blieb einstweilen noch unser Begleiter. Je weiter wir in den Atlantik vordrangen, desto mehr verlor sie an Kraft, ja wurde schließlich verdrängt von technischer Wissbegier. Versuchsweise erhöhte ich den Torque bis zur maximalen ITT (Interturbine Temperature). Nach acht Minuten erschienen 357 kts auf der GPS-Anzeige, nach weiteren zwei Minuten 360 kts. Scott schoss ein Bild. Ich bezweifle, dass ein Jet-

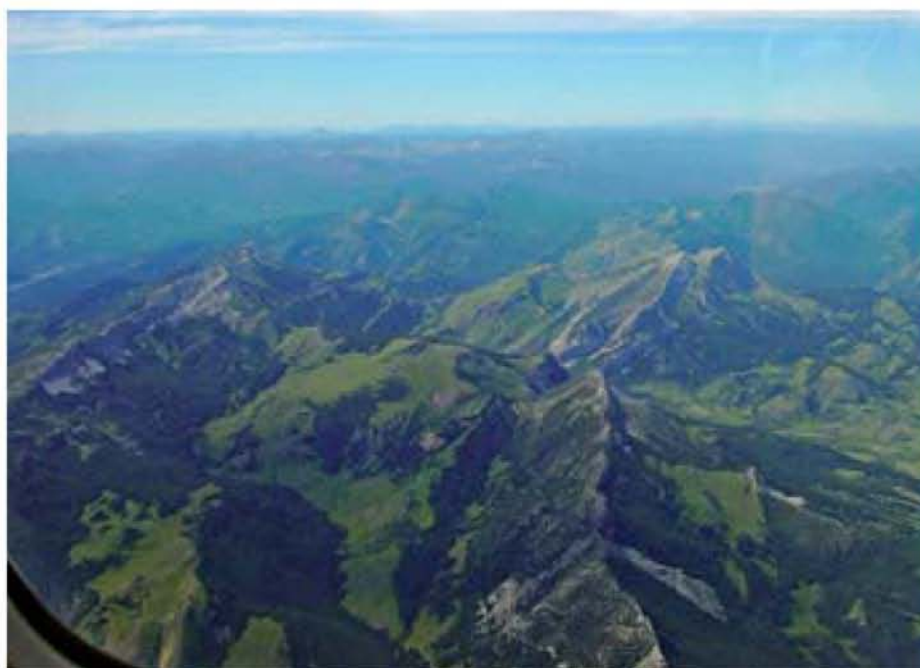


Foto: Scott Smith

**DIE REIZVOLLE SEITE** des Fahrwerksproblems: Bei sieben Überquerungen konnte der gebeutelte Pilot wenigstens ausgiebig die Schönheit von Montanas Bergwelt genießen.

prop ohne Zusatztanks auf einem Transozeanik-Flug je eine solche Distanz überwunden und dabei diese Geschwindigkeit erreicht hat. Der günstige Wind hielt auf den beiden letzten Etappen an. So endete die an Zwischenfällen fürwahr nicht arme Rundreise durch das geheimnisvolle Zusammenspiel von Technik, Natur und Intuition mit einem kraftvollen, runden Schlussakkord in Speyer. **FR**

Henning Huffer