

Arizonareise 2007

In den heurigen Osterferien absolvierte ich mit meinem 17-jährigen Sohn einen Fliegerurlaub im US Bundesstaat Arizona. Ich liebe diesen Ecken der USA besonders und immer wieder zieht es mich dorthin und immer wieder zum Fliegen.

Dieser Bericht soll weniger ein Reisebericht sein, sondern will ein wenig über das Fliegen in den USA berichten.

Unser Ausgangspunkt war der Flugplatz Scottsdale, am Stadtrand von Phoenix. Der April ist ein idealer Reisemonat mit Temperaturen um Mitte 20 Grad und trockener Luft. Der Sommer dort ist viel zu heiß und erst ab Oktober ist es wieder gut fliegbar. Phoenix hat über 320 Sonnentage, Regen ist sehr selten.

In Scottsdale charterten wir für zwei Tage eine Diamond DA40 mit Garmin G1000 Glascockpit. Ich bin dieses Flugzeug noch nie geflogen und war einfach neugierig. Ich habe einen umgeschriebenen amerikanischen CPL auf Basis meiner österreichischen Lizenz und so stand auch für mich am Anfang des Urlaubes das obligate BFR, das „Biannual flight review“. Alle zwei Jahre muss jeder Pilot mit einem Fluglehrer diesen mindest einstündigen Flug absolvieren, damit seine Lizenz gültig bleibt. Dafür gibt es für den PPL-Inhaber keine nachzuweisenden Minimumstunden.



Beim BFR wird der Kandidat theoretisch „abgeklopft“ und es werden seine fliegerischen Fähigkeiten überprüft. Ein sehr gutes System, wie ich meine, das den Piloten zwingt, sich theoretisch und praktisch weiterzubilden.

In meinem Fall war das BFR auch gleich eine Einweisung in die DA40. Mit dem Garmin1000 habe ich mich schon daheim, mittels einer CD, vertraut gemacht.



Toller Flieger, traumhafte Sicht, perfektes Handling und das Garmin lässt keine Wünsche offen. Ein Nachteil ist die große Glaskanzel, die das Cockpit sehr aufheizt. Dass man die Sitze nicht verstellen kann, gefällt mir auch nicht wirklich. Ansonsten ein wunderbares Flugzeug, 100 PS mehr wären allerdings fein.

Wieder schätzte ich den tollen Service, den man als Pilot in den USA genießt. Selbst kleine Flugplätze sind sehr gepflegt, auf jedem gibt es eine Pilot's Lounge mit PC, Internet, Telefon für Wetterbriefing, Flugplan etc. Apropos Flugplan: VFR Flüge brauchen prinzipiell keinen Flugplan aufzugeben und man kann von Phoenix nach L.A. „planlos“ fliegen. Der ATC reicht, wenn man beim Erstanruf – auch auf einem Großflughafen - die Ausflugsrichtung bekannt gibt. (z.B.: „Eastbound Departure “). Warum man bei uns von Klagenfurt nach Ferlach einen Flugplan braucht, wissen die Götter....

Unterwegs kann man über „Flight Service Station“ - ähnlich unserer „Wien Information“ - ein „Flight Following “ verlangen. Man ist dann zwar kein kontrollierter Flug, wird aber mit Verkehrs- und Wetterinfos versorgt und rechtzeitig auf den Zielflugplatz übergeben – sehr praktisch!

Ach ja, die Kosten! Wahrscheinlich das gewichtigste Argument, für einen Fliegerurlaub in den USA.

Charterpreis für die DA40 derzeit \$ 140,-, also ca. EUR 100,- , inklusive Sprit wohlgemerkt! Was bekommt man hierzulande um EUR 100,- ? Daneben keine Lande- und Anfluggebühren – Zustände wie im Paradies!

In den USA unterhalten die Gemeinden und Bundesstaaten die Flugplätze, es zahlt also die Allgemeinheit für den Verkehrsträger Luftfahrt, in Europa wird der Nutzer zur Kassa gebeten – so einfach ist das....

AVGAS ist inzwischen für US Verhältnisse sehr teuer, rd. \$ 5,- pro Gallone. Bis vor wenigen Jahren war der Preis bei rd. \$ 1.50,-. Umgerechnet kostet somit ein Liter AVGAS dennoch nur 50,- Eurocent!

Nebenbei bemerkt gibt es im Bereich der General Aviation keine Security-Kontrollen auf den Flugplätzen, auch da sind wir in Europa päpstlicher als der Papst.

Zwei Tage sind wir im Grossraum Phoenix mit unserer DA40 unterwegs gewesen, haben kleine Plätze besucht, viele Touch and Go's ohne Landegebühren gemacht und Flugzeugmuseen besucht.

Weil Fliegen in den USA vergleichsweise billig ist, wird auch viel mehr geflogen und trainiert als bei uns. Der durchschnittliche PPL-Inhaber fliegt dort rd. 100 Stunden im Jahr.

Ich wage zu behaupten, die amerikanischen Kollegen haben dadurch auch mehr Praxis, Routine und Sicherheit als wir.

Nach zwei Tagen wurde die DA40 wieder für die Schulung gebraucht und wir wechselten auf eine C-172 aus der neuen Serie, Baujahr 2004.

Hier wurde gegenüber den alten Cessnas wirklich einiges verbessert, die Türen lassen sich sogar ohne Gewalt schließen und versperren, das Interieur ist ansprechend, die Lüftung zieht zwar noch immer, dafür ist das Instrumentenpaneel ansprechend und gut ablesbar mit Farb-GPS und einem sehr brauchbaren Autopiloten.

Wenn man denkt, dass man in den USA so ein Flugzeug in diesem Zustand und Alter um rd. EUR 100.000, - bekommt, wird einem bewusst, wie teuer fliegen bei uns ist. Eine „Annual inspection“ kostet knapp \$ 1.000, -, das Abstellen am Flugplatz \$ 40, -, pro Monat wohlgemerkt, nicht pro Tag!

Mit unserer C-172 flogen wir dann nordwärts, besuchten die roten Felsen von Sedona und natürlich den Grand Canyon. In den Canyon darf man schon lange nicht mehr hineinfliegen, es sind in der Vergangenheit zu viele Zusammenstöße passiert. Es gibt aber VFR-Korridore, die man in rd. 1500 Meter über Grund befliegen darf, man hat so auch einen guten Blick auf dieses einmalige Naturdenkmal.



Am Lake Powell, ein 400 km langer Stausee östlich des Grand Canyons, haben wir es drei Tage ausgehalten und von dort Tagestouren mit Flieger oder Auto unternommen.

Monument Valley und Arches National Park waren die Höhepunkte. Überall dort gibt es auch kleine Flugplätze, wo man dann per Mietauto oder Taxi weiterkommt. Die AVGAS-Preise sind lokal sehr unterschiedlich, es zahlt sich also aus sich zu erkundigen, wo man billig tankt.



Die kleinen Plätze sind übrigens alle unkontrolliert, auch wenn dort Airlines hinfliegen. Man ruft einfach auf der veröffentlichten Frequenz hinein und bekommt vom Betriebsleiter, oder wenn keiner da ist von einem Tonband, Wetter und Runwayrichtung mitgeteilt und dann meldet jeder Pilot Downwind, Base, Final, leaving runway.

Die Piloten kontrollieren und separieren sich quasi selbst und so ist jeder gezwungen den Luftraum genau zu beobachten und aufzupassen.

Ich empfinde das System als sicherer als unsere Pseudo-Controller auf den kleinen Plätzen, die den Piloten nur eine falsche Sicherheit vorgaukeln. Die amerikanischen Piloten werden von Anfang an konsequent auf Selbstverantwortung getrimmt.

Als besonderes Zuckerl kann man, sofern eine Befeuerung vorhanden ist, fast überall Nacht VFR fliegen, auch wenn der Platz unbesetzt ist. Man schaltet einfach über die Turm-Frequenz durch mehrmaliges Betätigen der Sprechaste die Befeuerung ein. Sogar die Intensität lässt sich regeln. Nach einer halben Stunde wird es dann wieder finster.

So kann man sogar nachts Überland fliegen, ohne Flugplan, unkontrolliert und garantiert gebührenfrei – Wild West eben!

Vom Lake Powell ging es dann weiter zum Bryce Canyon und eine Wanderung in den Canyon krönte den Tag – einzigartig schön!



Anschließend weitere 90 Minuten westwärts nach Las Vegas. Dabei ging es entlang des Lake Mead, ein Stausee nahe Las Vegas.

Dort ist sehr viel Blech in der Luft und die Stadt mit einer großzügigen Kontrollzone umgeben. Die Airlines fliegen nach "Mc Carren Airport" und die General Aviation tummelt sich in „North Las Vegas“



Aber auch dort gilt: ATIS abhören, geduldig auf ein Zeitloch warten, bis man die Mikrofontaste drücken kann (es wird unentwegt gequatscht...), dann Positionsreport und Request absetzen. Die Antwort ist dann ein Squak, ein Heading und eine Höhe und der gute Lotsengeist führt dich direkt zum Downwind nach North Las Vegas. Warum geht das bei uns nicht?

In Las Vegas war es schon richtig heiß, über 30 Grad und dann haben wir uns natürlich ins Lichtermeer mit all seinen Kitschbauten gestürzt, vor allem für den Sohn war das sehr beeindruckend.

Der Versuchung zu Spielen haben wir nicht nachgegeben und somit hatten wir noch genug Geld über um am nächsten Tag voll zu tanken.

Es war dann auch schon unser letzter Flugtag und gemütlich ging es unter Mitnahme einiger kleiner Plätze und unter maximaler Verwendung des Autopiloten (wie im richtigen Leben!) zurück nach Scottsdale.



Fazit:

Fliegen in den USA ist immer noch ein Genuss. Toller Service, der Pilot ist dort Gast und nicht primär Lärmverursacher, riesige Flugzeugauswahl, billige Charterpreise und keinerlei Gebührenabzocke und Securitywahnsinn. Daneben sehr freies Fliegen und perfekter ATC-Service.

Nachteil:

Fällt mir eigentlich keiner ein, für Anfänger ist der Funk anfänglich schwer zu verstehen, es wird schnell, im Slang und ohne viel Phraseologie gesprochen. Wenn man aber sagt, dass man Ausländer ist, bemühen sich alle sehr um klare und langsame Anweisungen.

Da in Arizona außerdem viele ausländischen Airlines ihre Grundschulung machen, sind die Controller Kummer gewöhnt....

Vielleicht habe ich jetzt einigen den Mund wässrig gemacht und vielleicht schaffen wir es sogar einmal einen MCK-Ausflug in die USA zu organisieren. Würde sich sicher auszahlen.



Rainer Kuen
2007-05-02