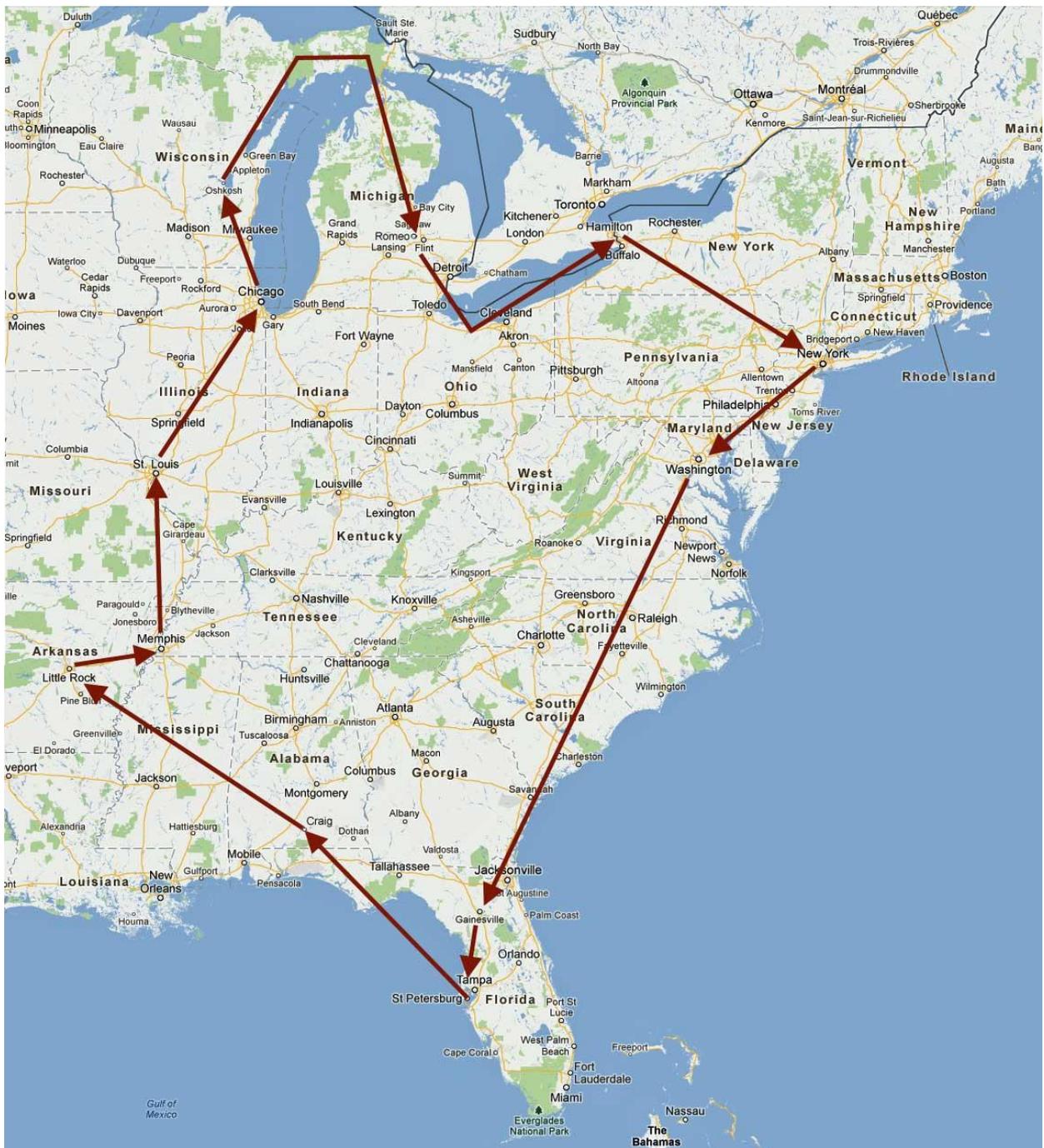




# In 2 Wochen mit der Turbo ARROW durch 20 Staaten der USA

Florida - Georgia - Alabama - Mississippi - Arkansas - Tennessee - Kentucky - Missouri - Illinois - Wisconsin - Michigan - Ohio - Pennsylvania - New York - New Jersey - Delaware - Maryland - Virginia - North Carolina - South Carolina

## Teil 1: St. Petersburg - Chicago



## **Einleitung**

Dies ist ein Urlaubs-Reisebericht für Pilotinnen, Piloten und Mitreisende, die ihr großes USA-Erlebnis noch vor sich haben und dafür Informationen, Tipps und Ratschläge suchen.

Wir, das heißt Gudrun, meine Frau, Stephan, mein 20 jähriger Sohn und ich, haben diese USA-Reise mit einer gecharterten Piper Turbo ARROW III nach einer mehrwöchigen Planungsphase im Spätsommer 1993 verwirklicht. Obwohl das fliegerische Abenteuer Schwerpunkt der Reise war, sorgte Gudrun stets dafür, dass auch Kultur, Unterhaltung, Sightseeing, Land und Leute nicht zu kurz kamen. Da ich in diesem Buch auch gern über solche Reiseerlebnisse berichte, werden sicher auch einige "Nicht-Flieger" interessante Informationen entdecken.

Rückblickend stelle ich fest, dass der Aufwand für Planung und Vorbereitung des fliegerischen Teils wichtig und unbedingt erforderlich war, soweit er die amerikanische Luftraumstruktur, den Sprechfunk, die Wetterinfo-Quellen und das Kartenmaterial betraf. Allerdings sorgten das Wetter und viele andere Umstände dafür, dass die zu Hause geplanten Teilstrecken mit der tatsächlich geflogenen Flugroute nur noch wenig übereinstimmten.

Kein Problem, es war trotzdem ein Traumurlaub für Flieger.

## **Unser Charterflugzeug - Planung und Ernüchterung**

Ermuntert durch den günstigen Dollarkurs und die relativ niedrigen Charterpreise in den USA setzen wir uns zunächst ein hohes Ziel:

Wir wollen ein High Performance-Flugzeug (möglichst Multi Engine) für 3 Wochen chartern und während dieser ca. Zeit 50h VFR Cross Country in den östlichen Staaten der USA zwischen Florida und Kanada fliegen.

Leider platzt das Teilziel "Multi Engine" schon nach einigen Telefonaten mit amerikanischen Charterfirmen. Die Versicherungen im Hintergrund verlangen in der Regel 500h PIC (Pilot in Command) und 25-50h Zweimot-Erfahrung. Ich habe leider nur 300 h Gesamtzeit - wäre auch zu schön gewesen, eine SENECA für 120-130\$ die Stunde!

Nächster Versuch: Single Engine, aber bitte mit Einziehfahrwerk und Verstellpropeller. Hier reduzieren sich die obigen Voraussetzungen auf akzeptable 250h PIC und 5 Stunden Mustererfahrung.

Wir entscheiden uns für eine Piper Turbo ARROW III, die uns "American Flying Adventures" am International Airport, St. Petersburg, Florida, im 50h - Block für 75\$/h (trocken) anbietet.

Da ich bereits ein halbes Jahr zuvor sehr positive Erfahrungen mit dieser Firma bei der Umschreibung der deutschen Lizenz in die US-Lizenz gemacht habe, erscheint mir das Risiko nicht zu groß, die ARROW auch ohne vorherige Inaugenscheinnahme zu bestellen.

Auf meine Bitte um Vorabunterlagen aus dem Flughandbuch kommt umgehend per FAX ein 10seitiges Dokument mit der ARROW-Checkliste, den Emergency Procedures und wichtigsten Tabellen. Dieses Material gibt mir die Möglichkeit, mich vorab intensiv mit dem neuen Flugzeugtyp zu beschäftigen. Ich erstelle mir dann am Macintosh eine eigene Checkliste, ein Aufwand, den manche nicht verstehen. Mir macht das aber Spaß und die Checkpunkte prägen sich natürlich auch besser ein.



**Abb. 1** Unsere ARROW N4552Q (nach der Reise, wieder in St. Petersburg)

## Vorbereitung und Routenplanung

Unsere Grobplanung ergibt folgende Flugroute:

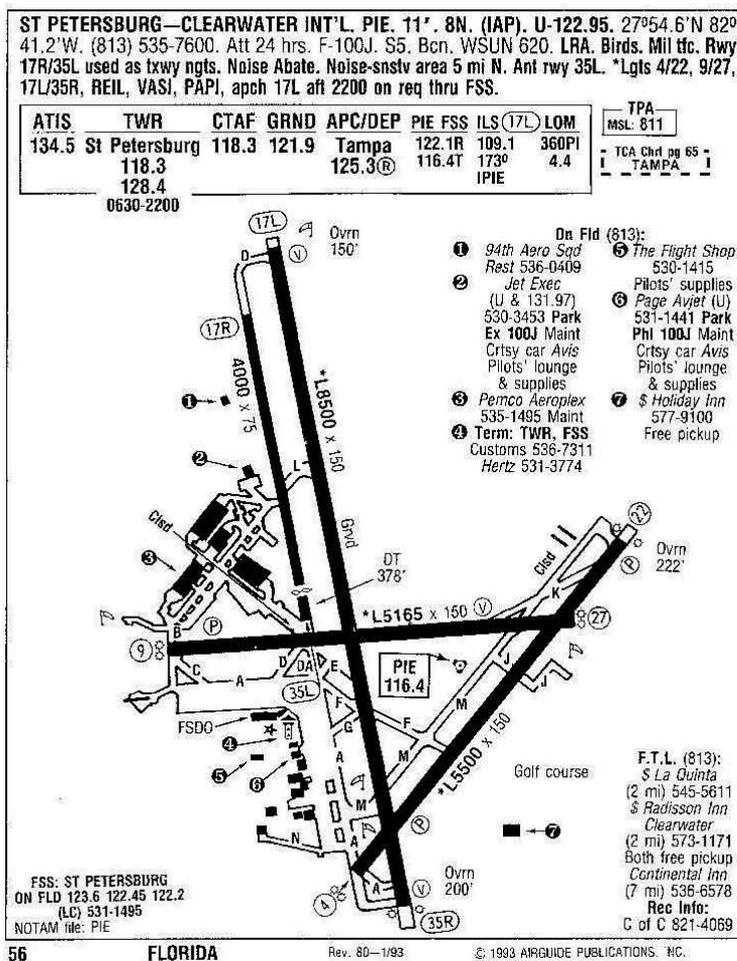
Wir werden in St. Petersburg/Florida starten und an der Ostküste über Atlanta, Washington DC, First Flight, New York, Boston bis Kanada nach Norden fliegen, dann westbound an den Great Lakes und den Niagara-Fällen über Detroit nach Chicago, nach Süden dem Mississippi folgend über Memphis nach New Orleans und an der Golfküste entlang zurück zum Ausgangspunkt in Florida.

Für die Routenplanung wird folgendes Material benötigt:

1. Die *Flight Case Planning Chart* (Maßstab 1:4.4 Mio, Preis ca. 4\$). Sie enthält auf einem ca. 1x1,2m großen Kartenblatt reliefartig die Topographie von Nordamerika mit allen Airports (>3000ft), Funknavigationsanlagen sowie die Gebiete mit Luftraumbeschränkungen.
2. Die *Sectional Charts* (Maßstab 1:500.000, ca.6\$). Sie entsprechen unseren ICAO-Karten. Für den gesamten US- Luftraum werden 38 *Sectional Charts* benötigt.
3. Die *VFR Terminal Area Charts* (Maßstab 1:250.000, ca. 4\$). Diese Karten gibt es nur für Gebiete mit sehr komplexer Luftraumstruktur und hoher VFR- und IFR-Verkehrsdichte.
4. Informationen und Unterlagen über die anzufliegenden Plätze. Hier ist das Angebot fast unübersichtlich groß. Ich zähle nur einige der von mir benutzten Quellen auf.

Zunächst enthalten schon die *Sectional-* und *Terminal-Charts* erheblich mehr Airport-Informationen als unsere ICAO-Karten. Für eine sorgfältige Flugplanung reicht dies allerdings nicht aus.

Die wohl preiswerteste Infoquelle (3\$) ist das *Airport Facility Directory*. Der sparsame Pilot findet in dieser Paperback-Unterlage die gewünschten offiziellen Airport-Informationen, jedoch nur in verbaler Form, mit vielen Kürzeln verschlüsselt und ohne die bei uns üblichen Anflugkarten. Der AFD ist für 7 Gebiete den USA erhältlich: NW, SW, N Central, S Central, E Central, NE und SE.



Besser gefällt mir da schon der *Flight Guide*, ein handliches Ringbuch mit einfachen Anflugkarten und vielen nützlichen Randinformationen.

Preis ca. 26 \$/Band mit 3 Bänden für den gesamten US-Luft-raum. Nachteil des *Flight Guide* ist, dass leider nicht alle Plätze dokumentiert sind.

Abb. 2 VFR-Anflugkarte aus dem *Flight Guide*

Sehr unhandlich (wie ein Telefonbuch), aber vollständig ist *AOPA's AVIATION USA*. Dieses umfassende Werk steht eigentlich nur AOPA- Mitgliedern zur Verfügung, kann aber inzwischen auch über *Sporty's Pilot Shop* erworben werden. Obwohl ich vor der Reise nicht damit gerechnet hatte, wurde dieser Wälzer unterwegs zu unserer Hauptinformationsquelle für die anzufliegenden Plätze.

Der Aufbau: Im ersten Teil einfache Anflugkarten mit umfangreichen Platz-Informationen einschließlich naheliegender Hotels, Verkehrsmittel, Restaurants und lokaler Attraktionen.

Dazu im zweiten Teil das *Pilots Source Book* mit MET, ATC, Airspace Structure, Airports, NAV und COM, Physiology, Emergency Procedures, Glossary, Abbreviations, Regulations und Advisories. Preis: 24,95 \$

Durch diesen AOPA-Band, den ich mir schon vor der Reise bestellte, auf die *AOPA (Aircraft Owners and Pilots Association)* und die Vergünstigungen für AOPA-Mitglieder aufmerksam: Erhebliche Rabatte für Hotelzimmer, Mietwagen, günstige Versicherungen und viele sinnvolle Dienstleistungen für die Flugplanung und -durchführung.

Ein Anruf bei einer amerikanischen Hotelkette bestätigt, dass schon bei **einer** Hotelübernachtung ein Betrag einzusparen ist, der dem Jahresbeitrag der US-AOPA entspricht.

So beantragte ich noch kurz vor der Reise die AOPA-Mitgliedschaft, bestellte gleichzeitig über die AOPA das gesamte Kartenmaterial (-10%) und ließ alles, auch den Mitgliedsausweis, direkt zum Ausgangspunkt der geplanten Reise nach Florida schicken.

## **Grundlagen des Fliegens in den USA**

Für das Chartern eines N-registrierten Flugzeugs wird natürlich die entsprechende US-Lizenz benötigt: Entweder ein drüben erworbener Schein oder ein US-Schein auf Basis eines deutschen Scheins. In meinem Fall war es so, dass ich schon ein halbes Jahr vor der Reise bei *American Flying Adventures* in Florida die vier wichtigsten Punkte zur fliegerischen Vorbereitung auf die Reise abgehakt hatte:

1. Beherrschung des US-Sprechfunkverkehrs
2. Kennenlernen der komplexen US-Luftraumstruktur und der abweichenden Regeln
3. Üben des ATC-gelenkten Fliegens (entsprechend CVFR)
4. Umschreibung der deutschen in die US-Lizenz

Ich möchte allen Piloten empfehlen, für diese Vorbereitungsphase doch mindestens 3 Tage Zeit einzuplanen. Diese Zeit wird allein benötigt, um sich in das zunächst unverständliche amerikanische Englisch im Funkverkehr umzuhören.

Die Eingewöhnung wird durch das Abhören des Funkverkehrs über ein tragbares Gerät wesentlich erleichtert.

Wer die *ATIS-*, *GROUND-*, *CLEARANCE DELIVERY-*, *TOWER-*, *DEP-* und *APP-* Frequenzen häufig abhört und sich die verstandenen Elemente notiert, hat

die anfänglichen Probleme sicher schneller überwunden.

Ein ATIS könnte diesen Inhalt haben:

*This is St. Pete Clearwater Information BRAVO, 11:50 ZULU, Weather 3.000 scattered, 15.000 thin scattered, Visibility 7, Temperature 91, Dew Point 74, Altimeter 3011, Visual Approach Runway 9 in use, Departure Runway 35 R, Touch and Go Traffic expect Runway 4, VFR Departures advise Ground Control about destination, type of aircraft and if request TCA Service, all Aircraft read back hold short instructions, advise on initial contact you have information BRAVO*

und ein Departure-Funkverkehr:

**Aircraft:**

*St. Pete Ground, N 4552 Q, PA 28, Signature Ramp, request Taxi, VFR to Gainesville, TCA negativ, with BRAVO*

**Ground:**

*T S C H Ö R K I E 52 Q taxi to runway 35 R via Mike, contact Tower on 118.3 at Taxi Holding Position*

(Was ist denn T S C H Ö R K I E ? Ganz einfach: Cherokee )

**Aircraft :**

*St. Pete Tower, N 4552 Q, Holding Position Mike, Runway 35R, ready for departure*

**Tower:**

*52 Q cleared for take off. after take off turn left heading 27, climb to or below 1100 feet, Squak 5056, contact Tampa Approach on 118.8*

**Aircraft (after TO):**

*Tampa Approach, N 4552 Q with you, climbing through 500 feet*

Dies sollte ausreichen, um einen kleinen Einblick zu geben und zu demonstrieren, dass sich die Sprechgruppen kaum von unseren unterscheiden.

Wichtig aber ist, dass in der Phase des Einhörens auch häufig ein Lehrer oder US-Pilot anwesend ist, der bei den unverständlichen Passagen oder Begriffen (T S C H Ö R K I E ) Hilfestellung geben kann.

Auch die weiteren praktischen und theoretischen Grundlagen, die vor

Umschreibung der Lizenz zu erarbeiten sind, sollten nach meinen Erfahrungen unter Regie eines erfahrenen Lehrers durchgeführt werden. Er konzentriert sich in der Einweisung auf die relevanten Unterschiede zwischen dem bekannten deutschen und dem amerikanischen System.

Er kann am besten beurteilen, wann der angehende US-Pilot reif ist für den Gang ins FAA-Büro.

Auch wenn schon viele Piloten die Umschreibung als reine Formsache mit Ausfüllen eines Formulars erlebt haben, muss doch damit gerechnet werden, dass sich der FAA-Inspektor ausführlich mit dem Kenntnisstand des Antragstellers beschäftigt; besonders dann, wenn Lücken in der englischen Sprache bemerkt werden, wenn das Formular falsch ausgefüllt wird oder wenn zuvor wieder einmal ein deutscher Pilot ohne Clearance in eine TCA (*Terminal Control Area*) eingeflogen ist.

Für alle, die noch nicht in einem FAA-Büro waren, hier einige Tips :

- Unterhalten Sie sich mit dem FAA-Inspektor, um ihm zu zeigen, dass Sie seine Sprache beherrschen.
- Steuern Sie aktiv das Gespräch und wählen dabei Fachthemen, die Ihnen liegen. Oder stellen Sie Fragen, die zu Ihren Wunschthemen führen. So verhindern Sie, dass Ihnen der Inspektor z.B. das Manual einer 2mot vorlegt, um mit Ihnen über eine völlig unbekannte Systemkomponente zu sprechen.
- Bereiten Sie sich auf das fehlerfreie Ausfüllen des Formulars vor.
- Ganz wichtig: 1 schreibt sich | , die 7 immer ohne Querstrich, amerikanisches Datumsformat: Monat, Tag, Jahr
- Größe und Gewicht vorher in inch und pound (11b = 453,6 g) umrechnen.
- Deutsches *Medical* unbedingt vorlegen. Einige FAA-Inspektoren verweigern die Umschreibung, wenn kein Medical vorliegt, auch wenn Sie x-mal erklärt haben, dass die Grundlage der deutschen Lizenz ein gültiges Medical ist, das zur Zeit in den Aktenordnern der deutschen Behörde ruht. Deshalb vor der Reise ein Zweitoriginal vom Fliegerarzt ausstellen lassen oder das behördliche Original durch eine Kopie ersetzen (Was in meinem Fall auch problemlos ging, vielen Dank, Herr Hadenfeldt)

Das Ergebnis aller Mühen ist dann die vorläufige US-Lizenz.

Die endgültige Lizenz folgt automatisch nach einigen Wochen per Luftpost.

Der Inhaber ist damit berechtigt, N-zugelassene Flugzeuge weltweit mit allen Berechtigungen und Einschränkungen seiner deutschen Lizenz zu fliegen. Ich habe diese ausführlichen Informationen in meinen Reisebericht aufgenommen, um zu veranschaulichen, dass die eigentliche Reise erst nach einigen Tagen des intensiven Lernens und nach der kleinen Hürde "FAA- Büro" gestartet werden kann.

Für mich war es deshalb auch sehr angenehm, schon mit US-Lizenz ausgestattet zu beginnen. Dass auch beides durchaus im Rahmen einer Reise zu schaffen ist, hat mein Sohn Stephan bewiesen. Er nahm diese Hürde in 2 Tagen vor der Abreise, während ich das Rating für die Turbo ARROW absolvierte.

## **Anreise**

*Sonntag, 22. August 93*

Aus dem Norden Deutschlands kommend haben wir uns für einen Flug mit Delta Airlines von Hamburg über Atlanta nach Tampa entschieden. Atlanta, die Basis der Delta Airlines, stimmt uns auf die Dimensionen der Verkehrsfliegerei in den USA ein: Endlose Terminals, hunderte von Delta Flugzeugen und lange Warteschlangen vor der Taxi Holding Position. Beim Anrollen zum Take Off zählt Stephan 14 weitere Verkehrsflugzeuge hinter uns. Doch die amerikanischen Lotsen wickeln ihren Verkehr erstaunlich zügig ab.

Tampa in Florida empfängt uns spät abends mit unerträglichen 35° Celsius. Diese Hitze wird uns fast die gesamte Reise begleiten. Weder die Gewitter in Florida noch die Great Lakes an der Grenze Kanadas werden eine deutliche Erleichterung bringen. Gut, dass in den USA Klimaanlage in den Mietwagen und Hotels zur Standardausstattung gehören.

Gut auch, dass wir uns für ein 200 PS-Flugzeug entschieden haben, denn bei 35° Celsius haben wir auf MSL ja schon eine Dichtehöhe von 2300ft.

Vom Terminal geht es mit dem Alamo-Bus zur Station des Autovermieters an der Peripherie des Airports. 10 Minuten später sind alle Formalitäten erledigt, und wir fahren im angenehm klimatisierten Pontiac zum vorgebuchten Spyglass-Hotel (Fernglas) am Strand von Clearwater Beach.

## Wo ist unser Charterflugzeug?

Montag, 23. August 93

Vom Balkon unseres Zimmers im Spyglass Hotel haben wir einen herrlichen Blick über den weißen Palmenstrand und den türkisfarbenen Golf von Mexiko. Pelikane und weiße Reiher gleiten, alle Aufwinde nutzend, elegant und fast ohne Flügelschläge an den Strandhotels entlang.

Gleich nach dem amerikanischen Frühstück im *Deco Art Coffee Shop* geht's natürlich erstmal zum *Airport St. Petersburg/Clearwater*.

Ja, so kenne ich den Platz: Ein interessantes Durcheinander, die *Coast Guard* mit ihren Helikoptern und mächtigen Transportern C130, der United Parcel Jet am Terminal, ab und zu eine 737 und die Cessnas der ansässigen Flugschulen, die unermüdlich ihre Trainingsrunden an der 04 fliegen.

Hans-Peter Tschupp, Chef von *American Flying Adventures*, empfängt uns mit sympathischem Schweizerdeutsch wie alte Freunde.

Aber leider hat er auch eine schlechte Nachricht. Die bestellte Arrow ist noch nicht von einem längeren Cross Country Trip zurück. Kein Problem für Hans-Peter. Er hat für die nächsten Tage eine andere Arrow nebst Instructor Brian Frost vom nahegelegenen *Albert Whitted Airport* organisiert.

Wir vereinbaren, dass Brian in den nächsten 2 Tagen mit mir das erforderliche High Performance Rating auf der geliehenen Arrow absolviert. Gleichzeitig wird Stephan von Hans-Peter in Theorie und Praxis auf die Lizenz-Umschreibung vorbereitet. Gudrun fliegt abwechselnd, nur so zum Spaß, hier oder dort mit.

So bleibt nur wenig Zeit, um Clearwater und Umgebung anzusehen. Drei interessante Punkte, direkt am Airport, sollte man trotzdem kurz aufsuchen:

- Das Restaurant "*94th Aero Squadron*" befindet sich auf einem Gelände, das einem Feldflugplatz aus dem 1. Weltkrieg nachempfunden wurde. Flak-Scheinwerfer, Kanonen und diverses Kriegsgerät in der Aussenanlage sollen einen möglichst realistischen Eindruck vermitteln. Das Gebäude mit dem Restaurant könnte einen besetzten Bauernhof darstellen. Außen hat das Gebäude Schäden durch Beschuss, innen sind die Wände mit Sandsäcken geschützt, und die Decke wird von schweren Holzbalken abgestützt. Und nun das Erstaunliche: Zu diesem unheimlichen Kriegstheater gehört ein sehr gutes Restaurant. Das Buffet mit umfangreichem Salat-, Fleisch- und Beilagen-Angebot ist sehr zu empfehlen und recht preiswert. Dazu gibt es noch den Blick auf die

Runway 35 R / 17 L, die ca. 200 m vor den Fenstern des Restaurants vorbeiführt.

- Wer es nicht so militärisch mag - die Amerikaner haben ja als Sieger keine Probleme mit diesen Thema - der findet in Sichtweite "*Boat Village*". Boat Village ist eine Gruppe von ca. 25 Holzhäusern auf Pfählen an einem Seitenarm der Tampa Bay. Schiefe Wände, morsches Holz und rostige Bleche sind nur Gestaltungselemente, um nicht vorhandenes Alter vorzutäuschen. In den Holzhäuschen befinden sich Läden, Eisbuden und kleine Restaurants. Es können auch Boote gemietet werden. Wir haben es jedoch nicht ausprobiert, weil in der feucht-warm-sumpfigen Gegend mit unangenehmen Insekten zu rechnen ist.
- Der dritte interessante Punkt am St. Petersburg / Clearwater Airport ist ein Laden mit Luftfahrtbüchern, -karten und allgemeinem Luftfahrtbedarf. Hier staunen wir über das umfangreiche Angebot und die relativ günstigen Preise.

Für uns ist jedoch kein Großeinkauf erforderlich, denn die AOPA hat erfreulicherweise das Kartenmaterial, das ich schon vor der Abreise in Deutschland bestellt habe, zwischenzeitlich an Hans-Peters Adresse geliefert.

Leider fehlt aber noch mein AOPA-Mitgliedsausweis. Er trifft am nächsten Tag als vorläufiges Papier per Fax ein und nach weiteren 2 Tagen folgt der "wertvolle" Originalausweis. Wertvoll, weil sich durch die AOPA- Mitgliedschaft während der dreiwöchigen Reise nach meiner groben Kalkulation eine Ersparnis von ca. 500\$ im Bereich der Hotel- und Mietwagenkosten ergab.

Abgesehen davon ist die AOPA-Mitgliedschaft natürlich auch ein wichtiger Beitrag zur Unterstützung und Stärkung der allgemeinen Luftfahrt.

### **ARROW Rating and Endorsement**

*Dienstag u. Mittwoch, 24./25. August 93*

Brian durchläuft den typisch amerikanischen Weg zum Verkehrspiloten. Erst PPL dann IFR, CPL, div. Ratings und Lehrberechtigungen und abschließend nach mindestens 1500 Stunden die amerikanische Verkehrspilotenlizenz ATP.

Während der Phase als Fluglehrer, in der er sich jetzt befindet, werden Stunden und Erfahrung gesammelt. Er wickelt seinen Auftrag, mit mir die erforderlichen 5

Stunden zu fliegen und das Endorsement zu erteilen, sehr gut und professionell ab. Nebenher sorgt er mit seinen geistreichen Jokes für sehr viel Spaß.

Seine Bodeneinweisung ist fast zu ausführlich. So liegen wir bei 35° lange unter den Tragflächen und besprechen zum Beispiel detailliert die Funktionen aller wichtigen Elemente des Einziehfahrwerks. Durch gezielte Fachfragen informiert er sich, ob ich meine Hausaufgabe "Manual lesen" auch nicht vergessen habe. Eigentlich klar, dass ich mich sogar schon vor der Reise mit den wichtigen Neuerungen dieser Flugzeugklasse, wie Turbo-Triebwerk, Verstellpropeller und Einziehfahrwerk beschäftigt habe.

Wir vereinbaren, dass Brian beim Fliegen zunächst den Funk übernimmt, so dass ich mich voll auf die neuen Handgriffe beim Powersetting und Betätigen des Fahrwerks konzentrieren kann. Die Automatik des Fahrwerks bleibt bei der Einweisung und auch später während der Reise ausgeschaltet. Mich überzeugt sein Argument, dass das Fahrwerk gezielt vom Piloten zum richtigen Zeitpunkt auszufahren ist und nicht unkontrolliert ein- und ausfahren soll.

Das fliegerische Einweisungsprogramm beginnt mit den obligatorischen *Touch and Go*-Runden. Anfänglich harte Touches werden langsam weicher (Vorsicht, die ARROW schwebt nicht so lange wie eine ARCHER!) und wir verlagern die weitere Einweisung zu den kleineren Plätzen unterhalb und außerhalb der *Terminal Control Area* von Tampa

Schließlich in Hernando County bitte ich Brian um einige Solo-Runden. Er ist einverstanden, nimmt mein Flugbuch, steigt bei laufendem Triebwerk aus und setzt sich am Rande des Taxiways ins Gras.

Ohne Brian macht es natürlich noch mehr Spaß. Ich bemühe mich, auch die USA-typischen Dinge ohne Brians Anwesenheit zu beachten.

Also: "Eine Hand am Gashebel während der gesamten Startphase" und "kurzes Nachdrücken im Steigflug zur Beobachtung des Luftraums". Hernando County ist ein Platz ohne Kontrollturm. Der Funkverkehr läuft an solchen Plätzen als *Common Traffic Advisory* nur zur Information anderer Piloten (Blindsendungen).

Ich melde mich beim Verlassen der Taxi Holding Position:

*Hernando County Traffic, Arrow 76 J, departing on RW 15,  
3 Traffic Patterns,  
Hernando County Traffic,*

und im Gegenanflug :

*Hernando County Traffic, Arrow 76 J, left Down wind 15  
for Touch and Go.  
Hernando County Traffic,*

usw. im Queranflug und im Endteil.

Da nur wenige Frequenzen für den Traffic Advisory -Bereich zur Verfügung stehen, hört man oft den Funkverkehr von mehreren Plätzen gleichzeitig. Durch die Wiederholung am Ende sollen andere Piloten informiert werden, die den Anfang noch nicht gehört oder verstanden haben.

Während meiner Solorunden hat Brian das Endorsement in mein Flugbuch eingetragen:

*8/24/93*

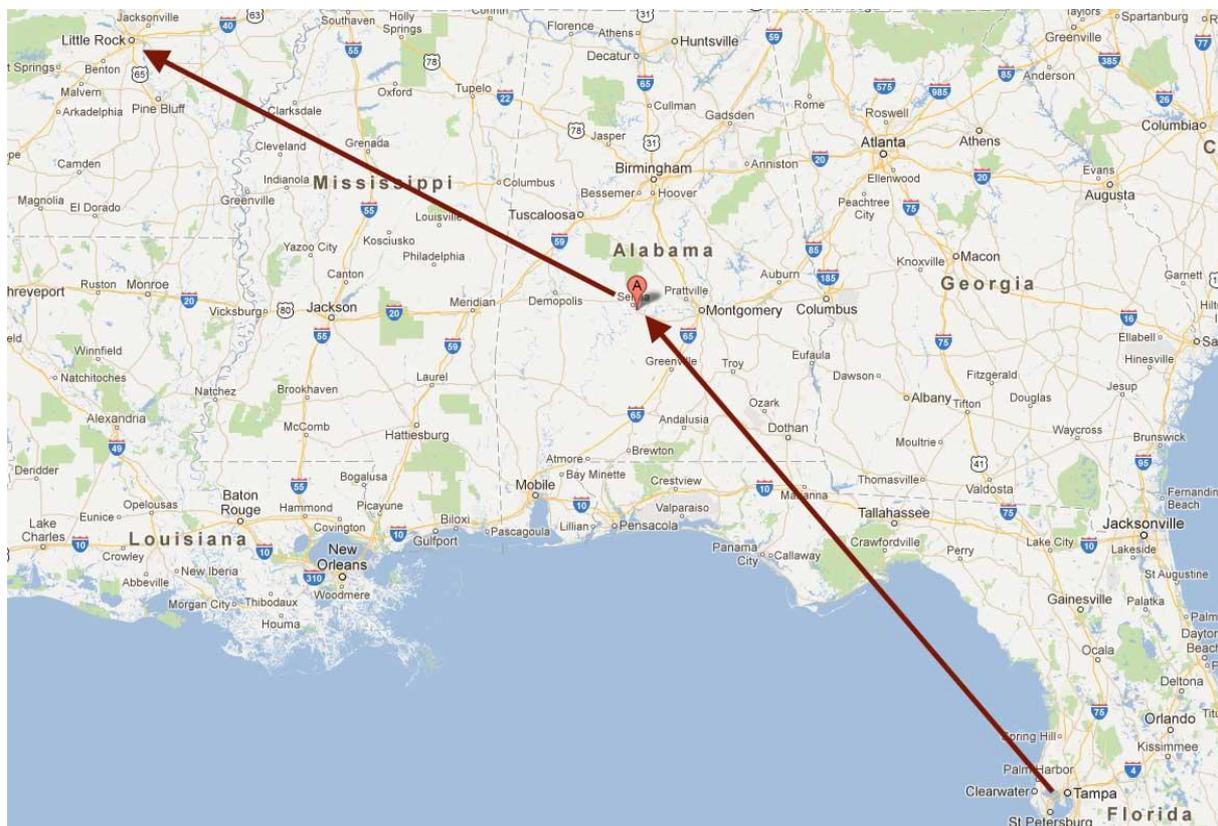
*/ certiv / have aiven Mr. Helae Christiansen the instruction required by FARs and find him competent to act as P.I.C. of High Performance Aircrafts.*

*Brian Patric Frost*

Vielen Dank, Brian - jetzt kann die Reise beginnen ...

## Die Reise beginnt. Flug nach Little Rock

*Donnerstag, 26. August 93*



Hans-Peter hat vorgeschlagen, der gecharterten Arrow entgegenzufliegen. Sie wird morgen (Freitag) von Westen kommend in *Little Rock*, der Hauptstadt von *Arkansas*, eintreffen, dort für ca. 3 Stunden in die Wartung gehen und könnte

dann um 16 Uhr von uns übernommen werden.

Für den Flug nach Little Rock steht uns die IFR ausgerüstete *Warrior* N4314L zur Verfügung, auf der Stephan seine Einweisung geflogen ist. Es ist Hans-Peter anzusehen, dass ihm die Verzögerung äußerst peinlich ist, und er nennt seinen "Laden" einen "Flugzirkus".

Da wir uns gut vorstellen können, selbst mit Verspätung zurückzukommen und uns für den Fall auch verständnisvolle Menschen wünschen, stimmen wir seinem Vorschlag zu.

Little Rock liegt jedoch auf dem vorletzten Teilstück des geplanten Rundkurses. Kein Problem, dann wir fliegen unseren Rundkurs nicht entgegen sondern im Uhrzeigersinn und beginnen am Mississippi und nicht an der Ostküste. Noch können wir nicht wissen, dass es eine gute Entscheidung war.

Geplante Startzeit in St. Petersburg ist 11 Uhr. Davor haben wir genug Zeit für ein gutes Frühstück, fürs Packen, für den Hotel Check-Out, die Fahrt zum Airport, die Rückgabe des Mietwagens und die Flugvorbereitung.

Vor dem Start findet noch eine kurze Besprechung mit Hans-Peter statt. Wir vereinbaren, uns morgen, Freitag, um 16 Uhr mit ihm auf dem Airport *Adams Field* in *Little Rock* bei der Wartungsfirma *Gibbs* zu treffen. Er wird nachts nach Little Rock nachkommen und unsere *Warrior* nach dem Tausch wieder nach Florida zurückfliegen.

Punkt 11 Uhr melden wir uns an der Taxi Holding Position der Runway 17 L *Ready for Departure*.

Diese Startrichtung gefällt mir. Der Controller wird uns nach dem Start mit Westkurs zur Golfküste schicken. So haben wir abschließend noch einen herrlichen Blick auf unser *Spyglass-Hotel* am Strand von *Clearwater Beach* - auch für Fotos und für den Videofilm, der inzwischen schon fast die erste 1,5-Stunden-Kassette füllt.

Die geplante Flugroute haben wir mit Bleistift und Leuchtmarker in die 5 *Sectional Charts* dieses Streckenabschnitts eingezeichnet. Zusätzlich und um die Übersicht nicht zu verlieren, hat Stephan die 600 Meilen- Strecke noch in die *Flight Case Planning Chart* übernommen. Gudrun sitzt hinten und ist für Karten, Verpflegung, Foto und Video zuständig. Während des Fluges reicht sie uns jeweils die vorgefalteten Kartenblätter nach vorne und versorgt alle mit Obst, Getränken und was sonst noch gewünscht wird.

Ja, unsere Teamarbeit ist vorbildlich und die Stimmung an Bord bestens. CoPilot Stephan, vorne rechts, ist für Funk und Navigation zuständig. In der *Warrior* macht es ihm besonders Spaß, da neben der Standard NAV/COM-Ausrüstung

auch noch ein eingebautes *Garmin 100 GPS* zur Verfügung steht.

Erleichtert wird das Langstreckenfliegen auch durch unsere Headsets DC-40 von *David Clark*. Für diese Headsets, die den Fluglärm radikal ausblenden und auch nach stundenlangem Tragen weder unangenehm drücken noch den Schweiß in Strömen fließen lassen, mache ich gern etwas Werbung.

Abwechslungsreich und landschaftlich schön zeigt sich Florida beim Flug in nördlicher Richtung. Erst, im Bereich der Tampa Bay und an der Golfküste, dichtbesiedelte Gebiete, sich immer weiter ausdehnend, mit interessanten geometrischen Straßenmustern. Weiter nördlich riesige unberührte Waldgebiete, durchzogen nur von breiten schnurgeraden Highways – die bis zum Horizont reichen. Dann landwirtschaftlich genutzte Gebiete mit weit verstreuten Farmen und kreisrunden Feldern.

Aber Vorsicht, es gibt auch viele gefährliche Luftfahrthindernisse. Florida hat eine große Zahl von sehr hohen Sendemasten (bis zu 2400 Fuß auf unserer Strecke). Sie sind auch bei guten Sichtverhältnissen schwierig zu lokalisieren und verraten sich meist nur durch ihre Blitzbefeuerung. Es ist also anzuraten, sich vorab durch sorgfältiges Kartenstudium über diese Hindernisse zu informieren.

Wir verlassen Florida auf Viktor Airway V 35 nordöstlich von *Tallahassee*, schneiden die südwestliche Ecke von *Georgia* und fliegen weiter in Richtung *Alabama*. In Alabama können wir unsere Uhren um eine Stunde zurückstellen. Diesen Zeitgewinn verdanken wir der *Central Time*, die jetzt anstelle der *Eastern Time* unserer Zeitbasis ist.

Erster Tankstopp ist nach 3h 55min in *Craig Field/Alabama*. Ein riesiger, aber verschlafener Platz ohne Kontrollturm. Zwei parallele Bahnen 14/32 mit 8000ft (!) Länge, eine davon nutzbar. Über die *Unicom* Frequenz 122.7 bitten wir um *Traffic Advisory* und bekommen keine Antwort. Kein Verkehr sonst, nur ein gelber Kunstflieger in unmittelbarer Bodennähe, oder ist es ein landwirtschaftlicher Einsatz, denn jetzt entwickelt sich auch noch eine weiße Sprühfahne hinter ihm?

Der schwache Wind kommt aus nördlicher Richtung. Wir entscheiden uns für die 32 und gehen nach Stephans Vorgabe in 1166 MSL TPA (Traffic Pattern Altitude) in den left downwind 32. Er meldet, wie bei Hans-Peter gelernt, alle weiteren Positionen des Landeanflugs und endet mit

*Craig Field Traffic,  
Archer 14L, vacating runway 32,  
Craig Field Traffic,*

Wir stellen uns neben eine einsame King Air, Tür auf ... und lassen die Hitze zu uns hineinströmen. Etwas erträglicher ist es dann im Büro des Tank- und Servicebetriebes. Auf Sessel und Couch schlafen schnarchend 2 uniformierte Piloten, sicher die King Air Crew. Wir kommen einem fast zahnlosen, älteren Herrn wie gerufen. Er erzählt uns seine militärische und fliegerische Lebensgeschichte und lockt uns in die Halle. Dort steht seine C150, Triebwerk ausgebaut und sorgfältig technisch überholt, auch optisch sehr schön. Aber wir müssen weiter, es ist 15 Uhr und wir haben noch 4 Flugstunden vor uns. Die King Air rollt vor uns zur Runway 14, na gut, der Wind ist ja nicht so stark, wir folgen. Dann noch eine gefährliche Überraschung am Rollhalteort: Eine militärische *Citation* schwebt an, bricht die Landung ab und startet durch. Obwohl wir schon seit 10 Minuten wieder auf 122.7 sind, haben wir von dem Jet nichts gehört. Jetzt meldet er, dass er Platzrunden fliegen will. Noch vor seinem nächsten Landeversuch verlassen wir - der King Air folgend - Craig Field nach Westen in Richtung Mississippi.

Mit Annäherung an den Mississippi wird die Sicht ständig schlechter. Als wir ihn erreichen, haben wir gerade noch bescheidene 2 Meilen. So bleibt es auch auf dem restlichen Streckenabschnitt entlang des Arkansas-River zur ARSA (Airport Radar Service Area) von Little Rock. Das GPS-Gerät wird zu einem wertvollen Helfer, der uns punktgenau zum gewünschten Einflugpunkt der ARSA führt. Noch sicherer fühlen wir uns, als der Controller von *Adams Field* dann mit Kursen und Höhenangaben die Staffelung zum übrigen Verkehr übernimmt. Er führt uns in den Downwind zur Bahn 22 R, verlängert ihn, um den Abstand zur vorausfliegenden 2mot zu vergrößern und lässt uns dann nach links in den Baseleg der 22 R eindreuen. Nach der Landung bittet Stephan den Ground Controller um ein *Progressive Taxi to Gibbs*, der Firma, bei der wir mit Hans-Peter und "unserer" Arrow verabredet sind.

### **Gibbs gibt's nicht**

*Donnerstag, 26. August, 19 Uhr*

Der Ground Controller kann die gewünschte ausführliche Führung zu Gibbs nicht übernehmen, da er Gibbs nicht kennt. Also rollen wir zunächst mal zu einem anderen FBO.

Hier bieten die Mitarbeiter alles auf, was den typisch amerikanischen FBO-Service (Flight Base Operating) ausmacht:

- Einwinken
- Ausrollen eines Teppichs zum Empfang

- Sicherung des Flugzeugs mit Seilen für die Nacht
- Transport des Gepäcks
- Vermittlung eines Hotels und Transport dorthin
- Getränke und Popcorn kostenlos  
und manchmal noch mehr!

In unserem Fall kommt noch dazu, dass man sich intensiv an der Suche nach Gibbs beteiligt. Die Recherche ergibt, dass Gibbs in Kalifornien ansässig ist und wirklich keinen Ableger in Little Rock hat. Anruf bei Hans-Peter in Florida - er ist leider nicht anwesend. Wir hinterlassen, dass er uns bitte umgehend anrufen möchte.

Er meldet sich nach 20 Minuten, es war leider ein Irrtum seinerseits, es ist nicht Gibbs sondern *Midcoast*.

Unsere fleißigen Helfer bestätigen, dass *Midcoast* tatsächlich einen Servicebetrieb am Platz unterhält, nur 2 Hallen weiter nördlich. Wir werden trotzdem mit der Archer hier bleiben, ein FBO-Wechsel nach dem Aufwand wäre wohl etwas undankbar.

Der gute Service geht weiter. Es wird ein Zimmer im *Wilsons-Hotel* vermittelt - natürlich ganz in der Nähe und mit Air Crew-Rabatt - und wir werden nebst Gepäck auch noch hingefahren.

Es wird sicher lange dauern, bis wir uns später nach dieser Reise wieder an den "Service" an deutschen Plätzen gewöhnt haben!

Warum bieten die Amerikaner diesen Super-Service? Wir werden morgen nur einige Gallonen tanken und danach weiterfliegen. Ein Umsatz von 50\$ vielleicht. Aber die Rechnung der FBOs lautet wohl so:

Wenn der Service gut war, kommt der Kunde natürlich beim nächsten Besuch zurück. Hat er dann schon den Aufstieg in die Turboprop- oder sogar Jet-Klasse geschafft, lohnt es sich ganz bestimmt.

Vom Hotelzimmer blickt man über den ganzen Airport und auf die Skyline von Little Rock. Wenn es nicht beim Ansehen aus der Ferne bleiben soll, wird ein Verkehrsmittel benötigt und das ist während dieser Reise fast immer ein "Rental car". Hier in Little Rock ein Ford Taurus, den wir direkt gegenüber am Adams Field übernehmen.

## Heute übernehmen wir die N 4552 Q (?)

*Freitag, 27. August*

Es ist 9 Uhr. Bis 16 Uhr haben wir noch 7 Stunden Zeit, um den US-Staat Arkansas und die Hauptstadt Little Rock kennenzulernen. Unmöglich - also konzentrieren wir uns auf Downtown von Little Rock und das Agrarland nördlich des Arkansas River. Aus der Nähe betrachtet macht die Hauptstadt trotz einiger Hochhäuser einen sehr provinziellen und verschlafenen Eindruck und kann uns nicht lange fesseln. Auch die angeblich sehenswerten Gebäude aus dem Jahre 1820 (Arkansas Territorial Restoration) verlocken nicht zum Anhalten. So überqueren wir den Arkansas in nördlicher Richtung und fahren nach kurzem Picknick am Fluss in das Gebiet der Pfirsich- und Erdbeerplantagen. Diese Gegend haben wir gestern im Anflug auf Adams Field überflogen und dabei im Dunst die schönen hölzernen Farmhäuser und die Obstplantagen kaum wahrgenommen. Jetzt entfaltet sich die Landschaft mit allen Details vor uns und wir sind froh, sie aus dieser Blickrichtung gesehen zu haben.

Rückfahrt nach Little Rock über den Interstate Highway 40. Stephan bemüht sich, einige besonders schöne Trucks auf die Video-Kassette zu bannen. Aber es ist wie verhext, kein Truck kommt mehr entgegen, wir fahren langsamer, und es überholt uns auch kein Truck mehr.

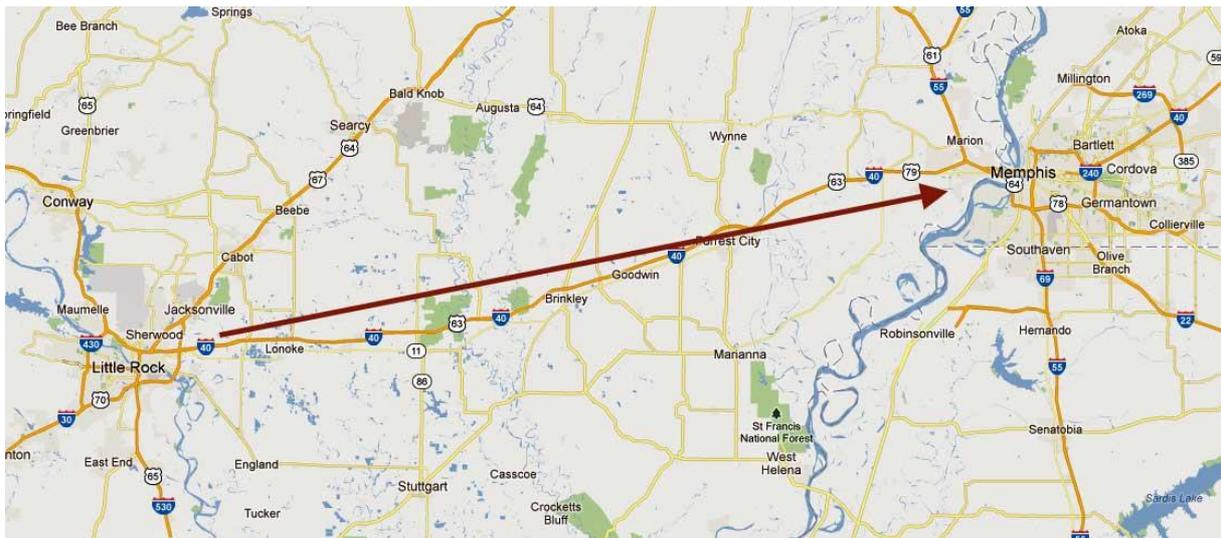
Kein Wunder, denn plötzlich entdecken wir das Nest. Auf einem riesigen Parkplatz hinter einer Tankstelle stehen sie, nebeneinander aufgereiht, ca. 50 Trucks oder mehr. Jeder für sich allein würde bei uns zu einem Menschaufmarsch führen. Durch den Oneway-Ausgang mogeln wir uns mit dem Taurus in das sonst PKW-gesperrte Areal und fahren mit laufender Kamera an der Front der kraftprotzenden und chromblitzenden Giganten entlang. Herrliche Aufnahmen, dazu werden wir sicher einen passenden Song von Jonny Cash finden und in den Film einkopieren.

Schon zwei Stunden vor dem geplanten Treffen sind wir wieder bei Midcoast am Adams Field. Die Lady am Empfang weiß nicht, wo unsere Arrow steht, und auch nicht, ob sie überhaupt zur Wartung angemeldet ist. Noch bevor ich mich über eine bestimmte Person aufregen kann, kommt diese durch die Tür vom Vorfeld herein und begrüßt uns strahlend in seinem schönsten Schwizerdütsch. Ich: "Hans Peter, wo ist die Arrow?" Er zeigt zurück aufs Vorfeld, wo gerade eine Arrow mit Hilfe eines Traktors rückwärts zu den Hallen geschoben wird. Ja, das Kennzeichen stimmt. Es ist "unsere" N 4552 Q.

Jetzt sind es noch knapp 3 Stunden, bis wir nach der Wartung und nach kurzer Einweisung unsere Arrow wirklich übernehmen können. Hans-Peter, der schon während der Nacht zuvor IFR von Florida nach Little Rock geflogen ist, wird gleich heute Nacht mit der Warrior nach St. Petersburg zurückfliegen. Später erzählt er uns von einem unheimlichen Vorfall während des nächtlichen Rückfluges. Ein feuersprühendes Objekt, wie eine Feuerwerksrakete, sei plötzlich auf der linken Seite dicht an der Warrior vorbeigezischt. Doch nicht, wie es sich für eine solche Rakete gehört, von unten nach oben, sondern von oben nach unten. Da ein versehentlicher Beschuss durch Militärflugzeuge trotz einiger MOAs in der Nähe recht unwahrscheinlich ist, muss es sich wohl um einen kleinen verglühenden Kometen gehandelt haben. Sicher wird er Hans-Peter Glück bringen! (MOA - Military Operation Area)

## Nach Memphis, Tennessee

*Samstag, 28. August*



Das Verhältnis zu unserer Arrow beginnt mit etwas Enttäuschung, entwickelt sich dann aber schnell positiv und endet bei Rückgabe nach 12 Tagen natürlich mit "Trennungsschmerz".

Enttäuschung anfangs, weil 3 Punkte zu bemängeln sind.

- Der eingebaute Loran C-Empfänger, angeblich fast GPS genau, funktioniert nicht.
- Die Reisegeschwindigkeit liegt deutlich unter den Handbuchwerten. 166 mph bei 75% Leistung und sonst optimalen Bedingungen sind einfach nicht zu erreichen. Später fliegen wir meistens 135 mph indicated bei 65

% Leistung. Der Verbrauch liegt dann zwischen 10 und 12 Gallonen und der Geräuschpegel ist erträglich.

- In der Alu-Oberfläche der linken Tragfläche befindet sich ein ca. 10cm langer Riss. Er ist ca. 40cm vom Rumpf entfernt und zeigt in Flugrichtung. Zusätzlich entdecken wir einige kurze Haarrisse im Bereich der umgebenden Vernietung. Darüber hinaus weisen beide Flächen jedoch keine Schäden auf. Es sind weder Wellen im Blech zu entdecken, die auf eine g-mäßige Überlastung hindeuten, noch gibt es Verformungen oder Beschädigungen im Radkasten des Haupt-fahrwerks, der etwa unter dem Riss liegt.

Wir stufen das Risiko eines sich daraus entwickelnden Flächenbruchs als sehr unwahrscheinlich ein und beschließen "mit Riss" zu fliegen. Ich werde meinen Scan-Blick beim Beobachten von Instrumenten und Luftraum um den Punkt "Risslänge?" erweitern.

Hans-Peter schlägt vor, den Riss an beiden Enden mit Querstrichen zu markieren und die Tragfläche bei Ausweitung des Risses unterwegs sofort reparieren zu lassen.

Die ausführliche Wetterberatung für die kurze Strecke von 120nM nach Memphis/Tennessee gibt es schon vor dem Aufstehen im Hotelbett. Der Wetterkanal liefert pausenlos - falsch; ständig durch Werbung unterbrochen - detaillierte Informationen mit Satellitenaufnahmen und lokalen Radarbildern. Die AOPA liefert zusätzlich eine Flugwettervorhersage ebenfalls via Television. Natürlich sollte man sich in fraglichen Wettersituationen unbedingt ein individuelles "*Preflight Weather Briefing*" bei einer "Flight Service Station" einholen. Dafür wählt man die Telefon Nr. 800/WX-BRIEF und nimmt dann eine kostenlose Beratung in Anspruch. Der Meteorologe benötigt zunächst bestimmte Background-Informationen, die in folgender Reihenfolge durchgegeben werden sollten:

- Pilot qualifications
- VFR or IFR flight
- Aircraft type and N number
- Departure point, proposed route and destination
- Proposed altitudes
- Estimated time of departure (ETD)
- Estimated time enroute (ETE).

Auch, ob man ein "Standard Briefing" oder ein "Abbreviated Briefing" wünscht, sollte man ihm mitteilen, bevor er automatisch mit dem sehr langen "Standard Briefing" beginnt, das sogar "Notices for Airmen" beinhaltet und

dementsprechend auch mal 15 Minuten dauern kann. Kostet zwar nichts - auch keine Telefongebühren - aber andere Piloten möchten ja auch noch mit ihm sprechen.

Zur ausführlichen Information über Wetterinfoquellen in den USA kann ich u.a. den "Wälzer" *AOPA's Aviation USA*, Kap. Weather Services and Sources, sehr empfehlen.

Doch zurück zum Satelliten-Wetter via Television. Draußen auf dem Atlantik, ca. 200 Meilen vor der Ostküste von South Carolina rotiert ein kräftiger Hurrican namens "Emily". Es ist zu befürchten, dass Emily, jetzt nordwestlich ziehend, in absehbarer Zeit die Küstenregion erreicht und dort erheblichen Schaden anrichtet. Live-Übertragungen im Fernsehen zeigen Bewohner, die mit überfüllten Fahrzeugen in Richtung Westen flüchten. Andere wiederum decken sich in Supermärkten mit Materialien ein, die zum Schutz der Häuser und zum Überleben benötigt werden. Nachdem "Andrew" vor nur einem halben Jahr riesige Gebiete Floridas verwüstet hat, scheinen Angst und Katastrophenvorsorge ja durchaus berechtigt zu sein.

Wir stellen gemeinsam fest, dass die ursprünglich geplante Flugroute auf Kollisionskurs mit Emily lag und sind nachträglich froh über den Druck der Ereignisse, der zur Neuplanung führte.

Doch auch die jetzige Route wird uns in ein Naturkatastrophengebiet führen. Der Mississippi ist seit einigen Wochen an vielen Stellen über die Deiche getreten, und den Berichten zufolge ist noch keine wesentliche Besserung in Sicht.

Das Mississippi-Gebiet um Memphis, das wir nach einer knappen Flugstunde erreichen, ist erfreulicherweise von der großen Überschwemmung verschont geblieben. Dafür kämpfen wir hier oben gegen die Luftfeuchtigkeit. Bei Haze and Fog mit Sichten von 2 bis 3 Meilen haben wir uns für einen Flug mit Sichtkontakt zum *Interstate Highway 40* entschieden. Er führt uns sicher von Westen an und unter die Terminal Control Area von Memphis. Der äußere 30 Meilen-Ring der TCA hat eine Untergrenze von 5000 Fuß, kein Problem. Sie sinkt auf 3000 Fuß unter dem 20 Meilen-Ring und dann sogar auf 1800 Fuß in 10 Meilen Entfernung vom International Airport. Hier heißt es aufzupassen, denn die Karte signalisiert Hindernisse bis zu 1600 Fuß.

Als erstes Zeichen der Stadt können wir im Dunst eine dreieckige metallische Spiegelfläche mit gewaltigen Ausmaßen wahrnehmen, die das gleißende gelbrote Sonnenlicht einfach wieder himmelwärts reflektiert. Es dauert einige

Minuten, bis aus der Spiegelfläche, die uns stark blendet, ein geometrischer Körper wird. Es ist eine metallische Pyramide, mitten in der Stadt, direkt am Mississippi-Ufer. Wie wir später erfahren, befindet sich in dieser 32-stöckigen Pyramide, die der ägyptischen Cheopspyramide nachgebaut wurde, ein Sport-, Musik- und Unterhaltungszentrum. Unserer Zielplatz, *General Dewitt Spain*, liegt auch am rechten Ufer des Mississippi, nördlich des Stadtkerns von Memphis.



**Abb. 5** - Im Cockpit der N 4552 Q

Leider haben wir noch nicht die Routine und den Mut, um direkt auf dem International Airport von Memphis zu landen. Erst im weiteren Verlauf der Reise werden wir uns mehr und mehr für die größeren Airports entscheiden, die den Vorteil haben, dass Mietwagenstation und gute Air Crew-Hotels in unmittelbarer Nähe liegen.

Das bietet *General Dewitt Spain* leider nicht, teilt uns der freundliche Service-Mensch mit, der gleich nach dem Abstellen des Triebwerks mit seinem Elektromobil angerollt kommt und nach weiteren Wünschen fragt. Wir bitten um ein Taxi und beginnen das heißgewordene Gepäck aus dem heißen Flugzeug auf den heißen Betonboden des Vorfelds zu stellen. Gudrun verbringt die Wartezeit im Schatten unter einer Cessna-Fläche und schwärmt von den Vorzügen der Hochdecker. Stephan stellt fest, dass die Teerschicht zwischen den Betonplatten eine sirupartige Konsistenz aufweist, darf aber nicht darin herumfingern, und ich halte unsere Idylle im Film fest.

## **24 Stunden Memphis, viel zu kurz!**

*Samstag und Sonntag, 28./29. August 93*

Per Taxi geht es zum nächsten Autovermieter. Einmal quer durch Memphis zum südlich gelegenen International Airport. Das Rental Car von AVIS ist diesmal ein Mazda, nur zweitürig, aber mit Klimaanlage - das ist inzwischen das wichtigste. In Sichtweite des Terminals entdecken wir ein Sheraton Hotel. Gefällt uns, wie teuer darf es sein? Wir setzen eine Obergrenze von 50\$, denn das ungeplante Taxi hat die Urlaubskasse etwas strapaziert. Das Zimmer kostet dank AOPA-Card nur 30\$ (36,84\$ dann am nächsten Morgen mit allen Aufschlägen). Ein wirklich günstiger Preis für ein sehr komfortables 4-Personen-Zimmer.

Während Stephan unter dem Grollen eines langsam aufziehenden Gewitters noch schnell eine Runde im Hotelpool dreht, ziehen wir ein erfrischendes Duschbad vor, um uns auf Memphis vorzubereiten. Gut, dass wir die Möglichkeit haben, uns immer wieder abzukühlen und umzuziehen.

So entwickelt man auch nach langen und anstrengenden Flügen meist noch Energie und Lust, um die sehenswerten Punkte des Zieles anzusteuern. Hier in Memphis einigen wir uns auf folgendes Programm:

- Samstagnachmittag: Zum Elvis-"Wallfahrtsort" Graceland
- Abends: Spaziergang am Mississippi und zur Beale Street
- Sonntagvormittag: Mississippi River Museum auf Mud Island

Auf dem Weg zum Parkplatz fallen einige schwere, warme Regentropfen. Aus weit entfernten tiefgrauen Wolken, die jetzt östlich von Memphis stehen, hört man noch das Grollen des langsam abziehenden Gewitters. Es wird sich wieder nicht bei uns entladen, es bleibt bei Temperaturen von über 30° Celsius, nur schnell ins Auto!

Der Weg nach Graceland ist leicht zu finden, überall Hinweisschilder, dann sogar ein "Elvis Presley Boulevard", der direkt nach Graceland führt.

Es lohnt sich, Graceland zu besuchen, ob man ein Verehrer des 1977 verstorbenen "King of Rock 'n' Roll" ist, ob man ihn ablehnt oder ob man ihm neutral gegenübersteht. Es ist schon eindrucksvoll, wie das Erbe des Sängers präsentiert und zugleich - typisch amerikanisch - gewinnbringend vermarktet wird.

Rechts am Boulevard ein riesiger Parkplatz für die 600 000 Besucher jährlich.

Von hier geht es - berieselt durch Elvis-Songs - zum zentralen Ticket-, Souvenir- und Kinogebäude. Daneben, mit Sichtschutz hinter einem hohen Holzzaun, seine beiden Flugzeuge (4.25 \$). Ein aufwendig veredeltes vierstrahliges Verkehrsflugzeug, die "Lisa Marie" (benannt nach seiner Tochter) mit luxuriös

ausgestattetem living room, conference room, sitting room und private bed room. Der zweite Jet, ein Lockheed JetStar, etwas kleiner, aber nicht weniger luxuriös. Dann das "*Elvis Presley Automobile Museum*" mit der Sammlung seiner 20 Straßenkreuzer und Motorräder aus den 50er Jahren (4.50 \$).

Das Filmen ist natürlich in ganz Graceland streng verboten. Nur die Überwachungskameras in allen Ecken scheinen zu funktionieren, denn der kleinste Versuch, gegen dieses Verbot zu verstoßen, aktiviert das Wachpersonal. Man möge mir verzeihen, dass mein Videomaterial deshalb etwas dürftig ausgefallen ist, aber ich wollte nicht den Verlust der ganzen Kassette riskieren.

Die eigentliche Graceland-Villa befindet sich gegenüber auf einem Hügel in einem weitläufigen Parkgrundstück. Eine massive Feldsteinmauer, der *Wall of Love*, hält die Elvis Fans vom Grundstück fern und wird von ihnen zweckentfremdet, aber geduldet als steinernes Gästebuch benutzt.

Um Villa, Grundstück und Familien-Gräber zu besichtigen, muss die 8\$- Mansion-Tour gebucht werden. Sie führt per Shuttle Bus über den Elvis Presley Boulevard zur 100 m entfernten Villa. Beim Gang durch zum Teil skurril gestaltete Räume denkt man unwillkürlich an Bayernkönig Ludwigs Neuschwanstein. Graceland ist nur kleiner, bürgerlicher und einer anderen Epoche zugehörig.

Mehr möchte ich hier, besonders denen, die es noch besichtigen werden, wenn sie nach Memphis kommen, nicht vorwegnehmen. Wie gesagt, es lohnt sich.

Später abends holen uns die Songs von Elvis wieder ein. Diesmal aus wattstarken Lautsprecherboxen, bei einem Volksfest unten am Mississippi- Ufer. Hier wetteifern schwarze und weiße Kinder mit gekonnten Luft- Sprüngen, passend zum Rhythmus der dröhnenden Musik. Wie auf einem Jahrmarkt mischen sich jetzt auch Blues- und Soul-Klänge mit dem Rock 'n' Roll von Elvis. Es ist wie ein Querschnitt des berühmten Sounds von Memphis.

Wir folgen dem bunten Menschenstrom stadtein- und aufwärts in Richtung Beale Street. Hier verdichtet er sich, so dass man nur noch langsamen Schrittes vorankommt. Die Beale Street mit ihrer grellen Neon-Reklame liegt vor uns. Aus etlichen Musik-Kneipen und Clubs links und rechts dringt die für Memphis typische Blues-, Soul- und Gospel-Musik.

Mitten auf der Straße formiert sich eine Gruppe von etwa 10 schwarzen Musikern. Schwarze Anzüge, schwarze "Melonen", glänzende Instrumente. Als wir hinzukommen, wird "Oh when the Saints.... " angestimmt. Dann setzt sich die Gruppe, jetzt schon mit einer langen Schar von begeisterten Zuhörern, in Richtung Mississippi in Bewegung.

Nach einem guten und reichlichen amerikanischem Frühstück fahren wir am

nächsten Vormittag (Sonntag) gleich wieder nach Memphis. Wir spüren, dass die Stadt eine gewisse Anziehungskraft auf uns ausübt. Vor dem Weiterflug, der für nachmittags geplant ist, wollen wir uns unbedingt noch das *Mississippi River Museum* auf *Mud Island* ansehen. Es bleibt leider keine Zeit für das *National Civil Rights Museum* (der Ort, an dem Martin Luther King erschossen wurde), keine Zeit für einen Ausflug mit einem Mississippi-Steamboad, keine Zeit für die Besichtigung der "*Great American Pyramid*" und keine Zeit für das "*House of Cash*" von Jonny Cash. Bis zum Rückflug nach Deutschland sind es noch 11 Tage, zu wenig Zeit, um den Memphis-Aufenthalt zu verlängern. Dennoch, wir werden sicher eines Tages nach Memphis zurückkommen.

Das Mississippi River Museum liegt auf einer langgezogenen schmalen Insel, "Mud Island", direkt vor dem Stadtzentrum im Mississippi-Strom. Mit einer Monorail-Hängebahn ist der trennende Flussarm in wenigen Minuten überquert. Jetzt um 10 Uhr gehört das Museum uns fast noch allein. Da die Hitze außerhalb des Gebäudes gerade noch auszuhalten ist, beschließen wir, zunächst das begehbare Mississippi-Modell in der Aussenanlage zu besichtigen. Das Modell ist ein künstlicher Fluss, der dem Originalstrom mit allen Tiefen und Verläufen detailgenau aus Beton nachgeformt wurde. Größere Städte und Brücken sind aus Bronze gefertigt und in die Betonmasse eingelassen. Mit seiner Länge von mehreren hundert Metern wirkt das Modell fast so gigantisch wie das Original (ein Schritt im Modell soll etwa einer Fluss-Meile entsprechen). Weniger originalgetreu ist die Strömungsgeschwindigkeit des glasklaren Wassers; vorbeiziehende Cotton-Kapseln signalisieren, dass es viel zu schnell fließt und - dass die Kinder den Mississippi gleich als kühlendes Planschbecken übernehmen werden. Auch Gudrun hat den Mississippi zuvor einige hundert Meilen flussabwärts mit vorsichtigen Schritten durchwatet und fühlt sich nun für die weitere Tour angenehm erfrischt.

Der Rundgang durch die Innenräume des Museums führt uns durch die geschichtliche Entwicklung des Flusses. Wie üblich für Museen in den USA, eine perfekte multimediale Präsentation. In 18 Galerien, die sich in mehreren Etagen um einen originalgroßen dampfgetriebenen Mississippi-Dampfer aus dem Jahre 1870 gruppieren, öffnet sich für uns das Leben der Menschen am Strom. Das Spektrum der Exponate und Epochen reicht von prähistorischen Funden, über die indianische Besiedlung und den amerikanischen Bürgerkrieg, den legendären Jahren der River Music bis zur heutigen technik-orientierten Zeit. Ein filmischer Rückblick zeigt die schrecklichen Schiffs- und Überschwemmungskatastrophen der letzten 100 Jahre - wird so auch das Überschwemmungsgebiet aussehen, das wir in Kürze überfliegen werden?

Neben dem Mississippi-Dampfer in der größten Halle des Museums dümpelt im Halbdunkel ein unheimliches eisenbewehrtes Gunboat aus dem Bürgerkrieg. Es liegt unter starkem Kanonenfeuer einer landseitigen Südstaaten-Batterie und schießt heftig zurück. Als Besucher überschreitet man gefahrlos die Frontlinie und erhält so einen Einblick in das grausame Schlachtgeschehen auf beiden Seiten. Danach wieder Erfreulicheres: Drei Galerien zeigen die Entwicklung von River-Musik, Blues, Rock and Soul und natürlich ist Elvis auch wieder vertreten. Die letzte Halle mit großflächiger Verglasung, Mississippi-Blick und vielen technischen Ausstellungsstücken führt uns in die gar nicht so üble Gegenwart zurück.

Später, beim Nachschlagen der Mud Island Prospekte stelle ich mit Enttäuschung fest, das auch eine B17 zu besichtigen gewesen wäre. Es ist der berühmte *B17-Bomber Memphis Belle*, den wir dann in der nächsten Woche im *Smithsonian Air and Space Museum* in *Washington DC* in einem eindrucksvollen Dokumentarfilm sehen werden.

Vor dem Weiterflug geht's noch kurz zurück ins Hotel. Duschen, Packen, Checkout. Mazda bei AVIS abgegeben, umsteigen in ein Taxi, bitte zum *General Dewitt Spain Airport*. Kennt die Fahrerin nicht, aber wir rasen erst mal los. Mit Hilfe der AVIS-Stadtkarte gebe ich ihr die grobe Richtung vor. Nach langer Fahrt signalisiert der \$-Zähler, dass wir eigentlich am Ziel sein müssten. 30\$, wie bei der Hinfahrt und kein General Spain in Sicht. Sie holt sich Hilfe, erst bei schwarzen Landarbeitern, die neben uns fahrend gestikulierend auf einer LKW-Ladefläche sitzen, dann - es war wohl wieder falsch - bei einer Familie, die den Weg exakt beschreiben kann. Bei Ankunft am Airport hat der Zähler fast die 50\$-Marke erreicht. Inzwischen hat die Fahrerin wohl selbst das Gefühl, dass es bei besserer Ortskenntnis preiswerter ausgefallen wäre und bietet die Fahrt für 40\$ an. Nein, der Kollege hat es für 30\$ geschafft. Wir einigen uns auf 30\$ und zusätzlich gibt's natürlich noch ein gutes Trinkgeld, denn wir sind froh, ihre Raserei heil überstanden zu haben.

## **Von Memphis nach St. Louis über das "Mississippi-Meer"**

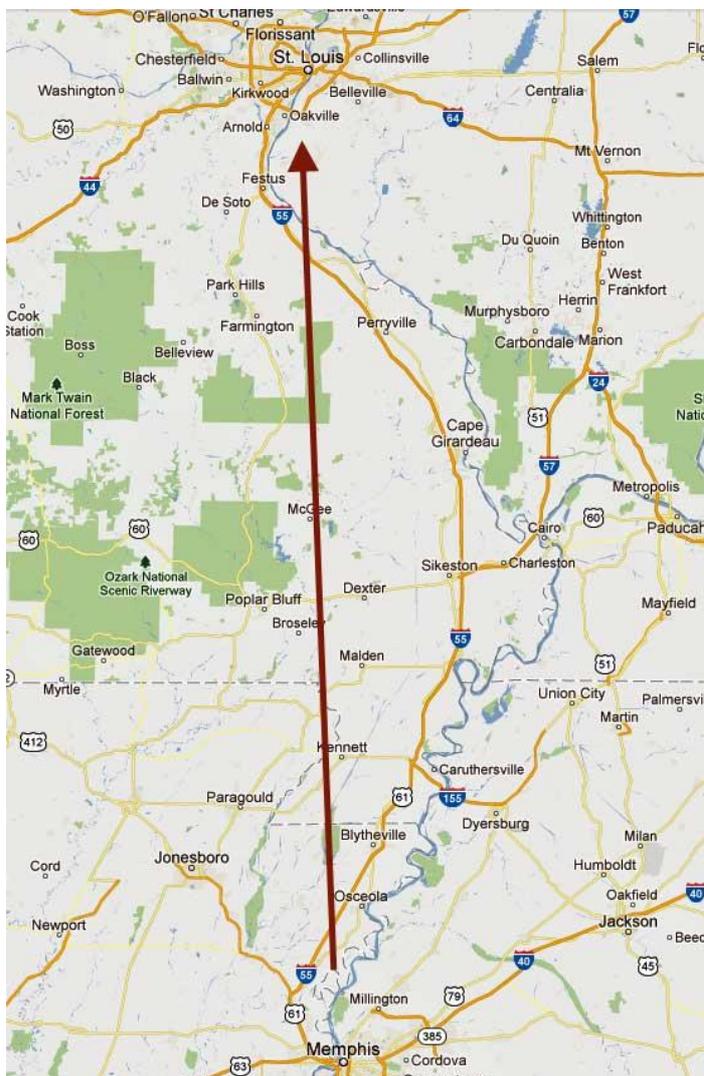
*Sonntag, 29. August 93*

Unsere schwarze Taxifahrerin hat uns nebst Gepäck direkt vor der Five Two Quebec abgesetzt. Gudrun übernimmt das Verstauen des Gepäcks, während ich mit Stephan den Vorflugcheck durchführe. Alles o.k.

- Nein, der Riss !!!

Er ist um einige Millimeter länger geworden. Schnell sind wir uns einig, dass der Schaden vor Fortsetzung der Reise repariert werden muss. Nur hier in Memphis geht es nicht,

General Spain hat leider keinen Servicebetrieb für Blecharbeiten. Nach AOPA-Guide müsste es aber auf dem nächsten Zielplatz, *St. Louis Downtown Parks*, einige geeignete Betriebe geben.



Da es fast windstill ist, starten wir gleich auf der 34 und steigen mit Nordkurs auf 2000 Fuss. Dann gibt der Mississippi die weitere Flugrichtung vor. Nur bei langgezogenen Windungen und Kehren verlassen wir den Bereich des Stromes, um etwas abzukürzen. Links des Stromes fliegen wir über *Arkansas*, rechts über *Tennessee*. Jetzt sehen wir auch die ersten Überschwemmungsgebiete. Erst sind nur die Landflächen innerhalb der Fluss-kehren betroffen. Beim Überflug sucht und findet das Auge die vielfach durchbrochene Deichlinie, dahinter erstreckt sich der eingeflossene Strom. Oft liegen an den Bruchstellen noch hunderte von Sandsäcken.

Vergebliche Versuche wohl, die schwachen Stellen zu stärken. Weiter im Norden werden die überschwemmten Gebiete immer größer. Hier hat der Mississippi das Land quadratmeilenweise erobert. In diesem künstlichen Meer ist der Flusslauf nur noch durch die Fragmente der zerstörten Deiche erkennbar. Von

oben ein fast friedliches Bild, wären da nicht landwirtschaftliche Gebäude, Wohnhäuser, Pflanzen, Bäume, ganze Wälder mitten im Mississippi-Meer.

Der Flug nach St. Louis geht über eine Distanz von nur 220 Meilen und ist navigatorisch ein Kinderspiel, denn wir bleiben ständig in Sichtweite des Flusses. Nur einmal, auf Höhe der Stadt *Cairo*, ist eine links/rechts- Entscheidung erforderlich. Folgen wir dem breiteren Strom nach rechts oder fliegen nach links und folgen dem schmaleren Flusslauf? Rechts wäre falsch, die gelbe Leuchtmarkerlinie in unserer Karte zeigt nach Nordwesten, also links. Von rechts kommt der mächtige *Ohio*, der sich hier bei *Cairo* mit dem Mississippi vereinigt und dabei seinen Namen aufgibt.

Während des relativ kurzen Fluges kreuzen wir den Luftraum von fünf US-Staaten. Waren es erst nur Arkansas und Tennessee links und rechts des Stromes, so folgen jetzt Missouri (links) und Kentucky (rechts) und ab Cairo rechts der Staat Illinois, in dem auch unser Zielplatz St. Louis Downtown Parks liegt. Hier in Flußnähe und aus der Luft ist kaum zu erkennen, daß sich diese fünf Staaten wesentlich voneinander unterscheiden. Obwohl die Flüsse Mississippi und Ohio die Grenze zu den Great Plains im Westen, den Great Lakes im Norden und zu den Südstaaten bilden, sind die typischen Merkmale dieser Gebiete hier in Flußnähe nicht zu finden. Wer solche Eindrücke sucht, müsste dafür viel tiefer in diese Gebiete vordringen.

Aus 30 Meilen Entfernung ist das ATIS von St. Louis Downtown-Parks gut zu empfangen. Der Platz liegt südlich der Stadt, rechts neben dem Mississippi. Landebahn ist voraussichtlich die ILS ausgerüstete, 7000 Fuss lange 12 Right. Wir vermuten, dass uns der Approach Controller bis zur Anfluggrundlinie mit Nordkurs über dem Mississippi fliegen lässt und dann nach rechts in den Long Final zur 12 Right holt. Genauso läuft es ab, wir bekommen einen Transponder Code, sinken rechtzeitig vor Einflug Right Base auf die Traffic Pattern Altitude von 1230 MSL, werfen kurz einen Blick auf das Wahrzeichen von *St. Louis*, den *Gateway Arch*, gigantisch (!), bekommen einen Verkehrshinweis, eine Cessna kommt in 1000 Fuss über dem Fluss entgegen, kein Problem, Traffic in Sight und jetzt

*Arrow52Q*

*turn righ heading 12*

*into long final Runway 12R*

kurz danach

*Arrow52 Q*

*cleared to land Runway 12R*

Landung um 18:20 Uhr nach 2 Stunden und 18 Minuten Flugzeit. Nach Verlassen der Bahn erhalten wir die Rollfreigabe zur Ramp über die 12 Left. Kaum dort angekommen, übernimmt das Elektomobil von Midcoast Aviation den Follow Me Service.

Der Fahrer erkundigt sich nach unseren Wünschen: Gepäcktransport, Taxi, Rental Car, Hotel? Wir entscheiden uns für 2 und 3 und bitten um einen Kostenvoranschlag und Zeitplan für die Reparatur des lästigen Risses in der linken Fläche.

2 und 3 werden sofort erledigt, 2 ist ein blauer Buick, endlich mal ein richtiger amerikanischer Straßenkreuzer, und wegen der Reparatur möchte ich bitte am nächsten Vormittag Mr. Ron Walters anrufen.

### **St. Louis, viel mehr als nur ein lästiger Reparatur-Zwischenstopp**

*Sonntag bis Dienstag, 29. bis 31. August 93*

Passend zum Straßenkreuzer das prächtige *Stouffer Concourse Hotel*, ein schwarzer Glaskasten, der schon deshalb unser Hotel-Favorit für St. Louis wird, weil er auf einem kleinen Hügel direkt am *Lambert International Airport* liegt und aus den oberen Räumen einen Überblick wie vom Tower verspricht. Nachteil allerdings, dass es eine Nobelherberge mit allem Drumherum ist, den wir nicht unbedingt benötigen. Das Hotel verbreitet eine so vornehme und luxuriöse Atmosphäre, dass man sich bei der Frage nach dem Air Crew Rabatt wie ein Bettler fühlt, aber es lohnt sich! Nach der Entscheidung, zu bleiben, geht Stephan mit einem Dienstboten zum Auto, um unser Gepäck zu holen. Es wird auf einem vergoldeten Wägelchen herein und nach oben transportiert, während ein anderer Dienstbote den Buick zum 10m entfernten Parkplatz chauffiert. Natürlich ist es ungerecht, Stephan vorzuwerfen, er hätte sich nicht den Wagenschlüssel abnehmen lassen sollen, wär' mir ja vielleicht auch passiert. Im Fahrstuhl wünscht uns der Teppichboden "Have a nice Sunday" - mal sehen, was er morgen sagt – und das Zimmer liegt auf der falschen Seite - jetzt reicht's aber. Kaum beanstandet, eilt schon der nächste Dienstbote mit dem Schlüssel des gegenüberliegenden Zimmers herbei. Ja, jetzt sind wir zufrieden - er hoffentlich auch. Wir schließen die Tür und beenden das anstrengende und teure Dienstboten-"Theater" für heute abend.

Montagvormittag.

Wir vereinbaren Arbeitsteilung. Während ich nach Downtown Parks fahre, um die Details der Reparatur zu besprechen, werden Gudrun und Stephan die angenehmen Seiten des Hotels testen. Im Fahrstuhl: "Have a nice Monday". Ich

bitte den Portier um den Wagenschlüssel. Er bietet an, den Wagen vorfahren zu lassen. Vielen Dank, sehr nett, aber wirklich nicht erforderlich. Endlich rückt er den Schlüssel heraus. 45 Minuten Fahrt diagonal durch St. Louis, dann über eine Mississippi- Brücke, und nach 15 weiteren Minuten erreiche ich *Midcoast Aviation*. Die Dame am Empfang versteht mich falsch, Walters Aviation sei am anderen Ende des Platzes. Nein, ich möchte zu Ron Walters, hier bei Midcoast. Ron, ja den gibt's hier - sicher wusste sie nicht, dass er auch Walters heißt.

Ron hat die defekte Tragfläche bereits in Augenschein genommen. Wir sind uns einig, dass repariert werden muss, aber er will sich zunächst bei Piper über die erforderlichen Ersatzteile und die Vorgehensweise erkundigen. Er schätzt, dass diese Informationen bis zum Mittag per FAX vorliegen.

Mittags hat er sie - und noch mehr. Mit leichtem Stolz berichtet er, dass wir sogar drei Möglichkeiten haben:

1. Piper hat vorgeschlagen, die Aussenhaut großflächig zu erneuern. Die davon betroffene Fläche ist ca. 1 qm gross. Unbekannt noch Preis und Reparaturtermin.
2. Einfacher, preiswerter und schneller die Möglichkeit, ein dünnes Stück Blech (ein Patch) im Bereich des Risses aufzukleben und zusätzlich zu vernieten. Dadurch würde die Tragfläche in diesem Bereich wieder die Festigkeit des unbeschädigten Originalteils erhalten. Er zeigt mir eine A4- Seite mit einer entsprechenden Reparaturanleitung und weist darauf hin, dass diese Reparatur auch FAR-konform wäre. Preis ca. 400 \$, Fertigstellung bis morgen früh, Dienstag 8 Uhr.
3. ist auch ein Patch, allerdings von einem Mechaniker geklebt und genietet, der nicht bei Midcoast tätig ist. Ron kennt jemanden, der es auch über Nacht reparieren könnte, preislich etwas günstiger.

Ich tendiere zu 2, möchte aber nicht allein entscheiden und bitte Ron deshalb, Hans-Peter anzurufen und sich von ihm den offiziellen Auftrag geben zu lassen. Bevor ich zum Hotel zurückfahre, vereinbaren wir, dass er mich dort telefonisch informiert, wenn es Probleme gibt oder wenn er den Auftrag von Hans-Peter wider Erwarten nicht erhält.

Meine Besatzung hat zwischenzeitlich ausgiebig gefrühstückt, danach den Innen- und Außenpool getestet und sitzt jetzt am Fenster und beobachtet von oben - wie vom Tower - den nicht abreißenden an- und abfliegenden Verkehr gegen-

über auf dem Lambert Airport. Dazu liefert der Fernseher über den Airport Channel die zugehörigen Approach- and Departure-Tafeln.

Mich interessiert das TV-Satellitenwetter, denn morgen früh wollen wir in Richtung Chicago weiterfliegen. Schlechte Aussichten: Eine Kaltfront wird uns voraussichtlich den Weg versperren. Noch ein Blick zur Ostküste, Emily ist in der Gegend von *First Flight* auf die amerikanische Küste gestoßen und beginnt dort das hurrican-typische Vernichtungswerk. Man vermutet und hofft, dass eine nordöstlich ziehende Front Emily bald wieder auf den Atlantik abdrängt.

Was wäre nur aus unserer Reise geworden, wenn wir, wie geplant, zunächst die Ostküste angesteuert hätten, jetzt etwa in der Gegend von First Flight. Keine Frage, dass wir vor dem Hurrican ausgewichen wären, nur wohin? Rechts der Atlantik, vorne der Hurrican, links die *Appalachen*, in den letzten Tagen durch Fronten ständig unpassierbar. Abwarten oder Rückflug nach Florida? Beides unerfreulich.

Ja, wir haben wirklich Glück gehabt, sind in St. Louis und planen unser Nachmittagsprogramm. Riversidebummel, Besichtigung *Gateway Arch*, Downtown von St. Louis und außerdem ist Stephan seit einigen Tagen auf der Suche nach einem GPS-Händler. Er ist von der Navigation mit Hilfe des Garmin 100 auf der 1. Teilstrecke (Florida-Little Rock) noch so beeindruckt, dass er mit dem Gedanken spielt, seine Ersparnisse für ein eigenes Gerät zu opfern. Vorher möchte er sich beim Fachhandel einen Überblick über die momentan angebotenen Geräte, auch über Handhelds mit Moving Maps, verschaffen. Mich interessiert es natürlich auch, und so machen wir uns zunächst auf die Suche nach einem GPS-Shop. Von einem anderen Piloten bekommen wir den Tipp, dass sich am *Airport Spirit of St. Louis* ein Pilot Shop mit umfangreichem GPS-Angebot befindet. Der Platz soll zur Zeit noch vom Missouri überschwemmt sein, aber der Pilot Shop sei trotzdem geöffnet. Über den Interstate Highway 40 verlassen wir St. Louis nach Westen und stoßen nach ca. 15 Meilen auf das Überschwemmungsgebiet. Der Highway führt hier durch ein weites ebenes Agrargebiet südlich des Missouri River. Dort, wo sich der Fluss schon wieder zurückgezogen hat, liegt eine dicke grauschwarze Schlammschicht auf den Feldern. Nicht mehr zu erkennen, was hier vor der Überschwemmung angebaut wurde. Nur der Highway ist problemlos befahrbar, entweder schon von den Schlamm-Massen befreit oder durch die leicht erhöhte Lage gar nicht betroffen gewesen. Nun kündigen auch Schilder die Ausfahrt zum Spirit of St. Louis Airport an. Die Abzweigung führt zu einer Brücke, die unseren Highway kreuzt und nach Süden zum Airport führt. Wir biegen ab, werden aber nach wenigen Metern durch querliegende Betonteile zum Anhalten gezwungen: Unmöglich, die Fahrt

mit dem Auto fortzusetzen. Die Brücke öffnet einen weiten Rundblick über das Katastrophengebiet. Überall Schlamm und Überschwemmung, dazu die brütende Hitze, ein penetranter Moorgeruch und Insekten. Zu Fuß zum Airport? Nach Karte sind es noch mindestens 3 Meilen. Stephan treibt, Gudrun bremst. Wir beschließen, bis zur nächsten Kreuzung vorzugehen, vielleicht ist der Platz von dort zu erkennen. Nein, auch von hier ist er noch nicht zu sehen. Aber die Straße wird in unserer Richtung wieder befahren. Trampen? Soll in Amerika kaum funktionieren. Schon der erste Wagen hält und nimmt uns mit.

Obwohl sich bisher schon ein schreckliches Bild der Überschwemmung zeigte, am Airport wird es noch schlimmer. Nicht alle Flugzeuge konnten rechtzeitig in Sicherheit geflogen werden. Eine ganze Flotte von Business Jets ist vom Strom der Überschwemmung in ein Industriegebiet neben dem Airport geworfen worden. Hier sind sie mit schweren Schäden in den Bäumen und an den Hallenwänden hängengeblieben. Auf dem Vorfeld steht eine einsame Citation, abgeknicktes Fahrwerk, demolierte Zelle, innen Schmutz, Schlamm und Buschwerk. Nur die Triebwerke wurden in vielen Fällen ausgebaut. Es muss ein gewaltiger finanzieller Schaden entstanden sein.

Doch überall entdeckt man auch schon die Zeichen des Wiederaufbaus. Vor einer Halle, wohl gerade vom Schlamm befreit, werden die Helfer in Gummianzügen nach getaner Arbeit mit kräftigem Wasserstrahl aus dem Feuerwehrschauch abgespritzt. Auf Runways und Taxiways arbeitet schweres Räumgerät, um die 10 bis 20 cm dicke schuhcremeartige Schicht abzutragen. Auf dem Vorfeld steht ein großes offenes Zelt zur Verpflegung und für Ruhepausen der Hilfskräfte. Einer der vielen Helfer ist es dann auch, der uns nach Feierabend in seinem Wagen wieder zur Brücke über den Interstate Highway 40 bringt. Bleibt noch anzumerken, dass die Tür zum Pilot Shop zwar offen stand, innen aber Chaos und Zerstörung herrschten - wie in allen Gebäuden hier - das war schon aus einiger Entfernung zu erkennen. Klar, dass man in dieser Situation nichts aufheben sollte, auch nicht in zerstörte Läden gehen sollte, denn schnell könnte so der Eindruck entstehen, dass Plünderer am Werk sind, und Amerikaner sind gut bewaffnet.

"Have a pleasant Tuesday" wünscht uns der Fahrstuhlteppich am nächsten Morgen und meint dabei " ... in St. Louis", denn an Weiterflug ist jetzt am Vormittag im Bereich der Kaltfront nicht zu denken. Obwohl im Satellitenwetter-TV deutlich zu erkennen war, dass unsere Front langsam nach Nordosten über Illinois in Richtung der Great Lakes abdriftet, möchte der Telefon-Meteorologe sich noch nicht festlegen, ob vielleicht abends schon VMC-Bedingungen auf der Strecke nach Chicago herrschen könnten. Kein Problem, denn wir haben erstens

noch viel zu wenig von St. Louis gesehen und wollen uns zweitens am Vormittag das Ergebnis der Reparatur ansehen. Schließlich hat man bei Midcoast eine Nachtschicht eingelegt, um uns für heute morgen den Weiterflug zu ermöglichen. Die Dame am Empfang weiß inzwischen, dass ich immer zu Ron Walters möchte und ruft ihn gleich aus. Ron hat gute Arbeit geleistet. Auf der geschwächten Tragfläche unserer Arrow klebt jetzt ein Patch, mit vielen Nietungen zusätzlich befestigt und auch schon weiß grundiert. Es macht einen sehr stabilen und sicheren Eindruck; auch wird die millimeterdicke Metall-Schicht die Flugeigenschaften kaum negativ verändern. Für die Unterlagen des Arrow-Halters hat Ron unaufgefordert einen Reparaturreport erstellt. Wir legen den Rechnungsbetrag in Höhe von 484\$ zunächst aus, bezahlen die Tankrechnung und bitten um Verlängerung der Mietzeit unseres blauen Straßenkreuzers.

Es geht zurück nach St. Louis, jetzt zum Gateway Arch, den wir eigentlich schon ganz gut kennen, denn dieser gewaltige Metallbogen mit einer Höhe von 190 Metern ist ständig irgendwie und -wo zu sehen, wenn man sich in St. Louis aufhält. Nach Reiseführer soll er das Tor zum amerikanischen Westen symbolisieren und ist seit dem Baujahr 1965 das Wahrzeichen von St. Louis. Der Gateway Arch steht in Nordsüdrichtung parallel zum Mississippi in einer Parkanlage gegenüber dem Zentrum von St. Louis. Ein Bild über die gewaltigen Ausmaße und die eindrucksvolle Konstruktion des Bauwerks macht man sich am besten aus unmittelbarer Nähe. Entweder mitten unter dem Arch stehend, besser liegend oder von dort, wo das Fundament eine der beiden Bogenenden hält. Die geometrische Form zu beschreiben ist nicht ganz einfach: Es ist ein hyperbelförmiger Bogen, regenbogenartig aufrechtstehend und mit einem dreieckigem Querschnitt des Bogenkörpers. Das Dreieck so angeordnet, dass die Grundfläche des Dreiecks außen liegt und die Spitze des Dreiecks nach innen zeigt.

Vorsichtige Frage an die Leser: Verstanden, vorstellbar? Sorry, leider haben wir hier am Gateway Arch nur gefilmt und nicht fotografiert. Es ist übrigens auch geplant, unseren Videofilm auf eine Kurzfassung (ca. 1,5 h) zusammenzuschneiden, zu vertonen und zu vertreiben. Sofern daran Interesse besteht, bitte ich um Ihre Mail.

Besucher des Bogens haben die Möglichkeit, mit einer Mischung aus Fahrstuhl, Kugelraumschiff und Achterbahn in die obere Rundung zu fahren. Der eindringliche Hinweis, dass Menschen mit Klaustrophobie diese Fahrt nicht

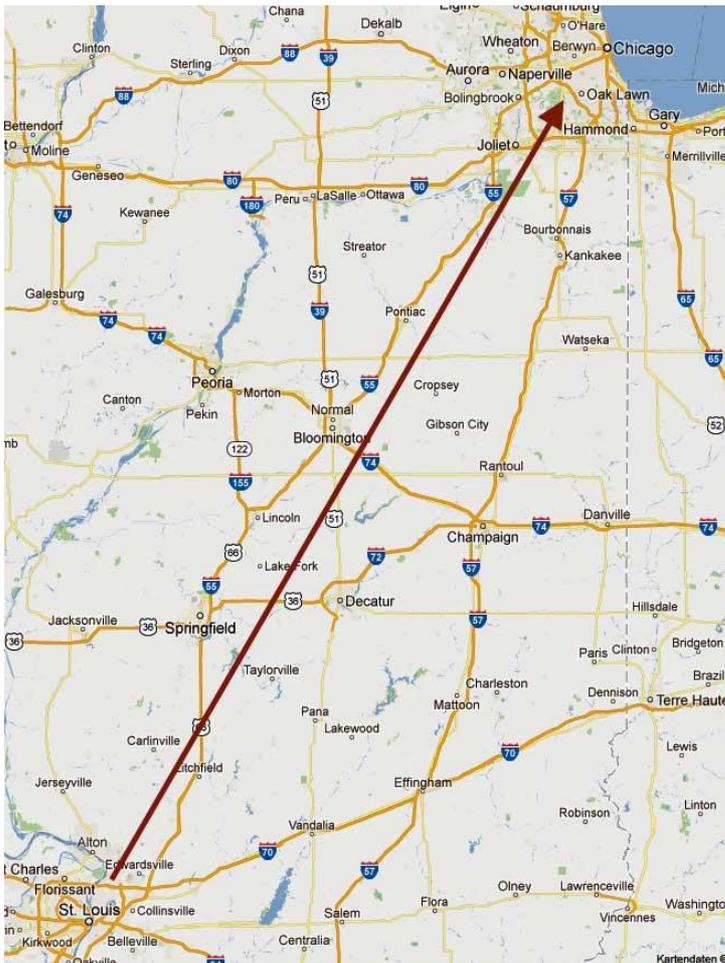
wagen sollten, kann uns nicht schrecken. Für die Fahrt nach oben geht es zunächst über viele Etagen nach unten in das südliche Bogenfundament. Neben einer Treppe öffnen sich vor den wartenden Besuchern gleichzeitig ca. 10 Türen und ermöglichen den Einstieg in 10 winzige kugelförmige Kabinen mit jeweils 5 Sitzplätzen. Wir quetschen uns zu dritt in eine Kugel, die Tür schließt sich und der Zug aus 10 Kabinen setzt sich langsam nach oben in Bewegung. Freundlicherweise werden die Kabinen während der Fahrt automatisch so gedreht, dass wir die obere Station auch in aufrechter Lage erreichen. Der herrliche Blick aus kleinen Fensterschlitzen weit über St. Louis und den Mississippi belohnt dann alle Mühen und Ängste. Zusätzlich sieht das Fliegerauge, dass wir uns hier in 190 Metern, gleich 620 Fuß schon knapp unter der Wolkenbasis befinden, ein Weiterflug zur Zeit also noch nicht möglich ist. Für einen Blick direkt nach unten legt man sich am besten bäuchlings über dem Fensterschlitz. Scharf links und rechts unten entdecken wir die tragenden Teile des Bogens, die aus dieser Perspektive doch etwas unterdimensioniert wirken. Da fühlt man sich in der Arrow ohne diese feste Verbindung zum Boden doch viel sicherer. Nachmittags Riverside- und Stadtbummel, dann zurück ins Hotel zur gemeinsamen Entscheidung pro oder kontra Weiterflug nach *Chicago Meigs* noch am heutigen Abend.

### **Nach Chicago Meigs, fliegen wie im Flugsimulator**

*Dienstag, 31. August 93*

Wir haben beschlossen, den Weiterflug nach Chicago zu versuchen. Es ist jetzt 16:15 Uhr. Die Basis ist auf 1200 Fuß angestiegen, ausreichende Sichtverhältnisse, 3 bis 4 Meilen, lebhafter VFR-Verkehr am Platz, nur der Meteorologe am Telefon beharrt auf IFR-Conditions. Wir werden kein Risiko eingehen, die kurze Strecke (280 nM) ist gut geplant, Ausweichplätze sind markiert, wir werden starten.

Stephan informiert Clearance Delivery, 121.8, über unsere Absicht, nach dem Start auf der 30 Left nach rechts zu drehen und dann, dem Mississippi in 1000 Fuß nach Norden folgend, den Bereich der TCA von Lambert International zu unterfliegen und zu verlassen. Der Ground Controller erteilt uns die Rollfreigabe von der Midcoast Ramp zur 30 Left. Dies beinhaltet auch schon die Freigabe zum Kreuzen der 30 Right, die mit nur 3800 Fuß Länge wohl auch weniger benutzt wird. Umschalten auf 120.8, Downtown Parks Tower, ARROW 4552 Q, Ready for Departure. Stephan macht es inzwischen wirklich gut. Ich glaube, er wird bei der anstehenden AZF-Prüfung, gleich nach dieser Reise, keine Probleme haben!



Vorteil unserer Departure-Route ist, dass sie uns noch einmal ganz dicht am Gateway Arch und an der Stadt St. Louis vorbeiführt. Kaum zu glauben, dass wir vor wenigen Stunden noch dort oben, in dem metallischen Bogen lagen und über Wetter und Weiterflug nachdachten.

Aus dieser Perspektive, gefilmt vom Helikopter, haben wir Stadt und Gateway Arch vorhin im Film "To Fly" im unterirdischen Gateway-Kino mit Riesenleinwand auch schon gesehen - nur mit dem kleinen Unterschied, dass der Helikopter frech unter dem Bogen durch flog.

Ich kann nicht behaupten, dass mich dieser Durchflug nicht reizen würde, auch wäre es überhaupt kein Wagnis oder eine Gefährdung von Personen, aber ein Verstoß gegen die US Flight Rules nach FAR Part 91, die da lauten:

§ 91.119 - Minimum Safe Altitudes: General

Except when necessary for takeoff or landing, no person may operate an aircraft below the following altitudes:

- (a) Anywhere. An altitude allowing, if a power unit fails, an emergency landing without undue hazards to persons or property on the surface.
- (b) Over congested areas. Over any congested areas of a city, town, or settlement, or over any open-air assembly of persons, an altitude of 1,000 feet above the highest obstacle within a horizontal radius of 2,000 feet of the aircraft.

(c) Over other than congested areas. An altitude of 500 feet above the surface, except over open water or sparsely populated areas. In those cases, the aircraft may not be operated closer than 500 feet to any person, vessel, vehicle or structure.

(d) Helicopters. Helicopters may be operated at less than the minimums prescribed in paragraph (b) and (c) of this section if the operation is conducted without hazard to persons or property on the surface. In addition, each person operating a helicopter shall comply with any routes or altitudes specifically prescribed for helicopters by the administrator.

Heißt also, dass es für Helikopter die absoluten Minimum Safe Altitudes nicht gibt. Wenn nicht ein anderer FAR-Paragraph das Unterfliegen von Strukturen verbietet, war das Unterfliegen per Helikopter damit sogar offiziell zulässig. Für uns aber heißt es - nach § 91.119 (c) - 2000 feet Abstand halten. Ich fürchte, wir haben einen geringeren Abstand, aber der Controller hat uns ja freundlicherweise diese Departure Route genehmigt.

Nach unserer Flugplanung liegen jetzt noch ca. 280 nM, also ca. 2 1/2 Stunden Flug nach Nordosten durch den Staat Illinois nach *Chicago* am *Lake Michigan* vor uns. Um möglichst schnell in den Bereich des Rückseitenwetters zu gelangen, das wir im Nordwesten erhoffen, fliegen wir dem Mississippi folgend zunächst nördlich und dann sogar 20 Meilen nordwestlich. Dort, wo Mississippi und Illinois River im Norden von St. Louis aufeinander treffen, verlassen wir jetzt endgültig den Bereich der mächtigen Ströme und gehen mit 032<sup>0</sup> auf den Victor Airway V9, der uns zum 60 Meilen entfernten VOR Capital (112.7) bei Springfield leitet. Capital Airport ist heute

Abend trotz ARSA ein Platz ohne viel Betrieb. Die Dame am Controller-Platz scheint sich sogar zu freuen, dass überhaupt jemand um Transition durch ihren Luftraum bittet und leitet uns freundlich und sehr gut verständlich über ihren Platz zum Victor Airway V 173 (047°). Auch die nächste Transition, jetzt durch die Kontrollzone von Bloomington, klappt bestens.

Überhaupt möchte ich dieses Transition-Verfahren für das Fliegen in den USA sehr empfehlen. Nie sind wir während unserer Reise abgewiesen worden, wenn wir um Durchflug durch kontrollierte Lufträume gebeten haben. Schnell entdeckt man die drei großen Vorteile des kontrollierten Fliegens:

- *Verkehrshinweise der Controller warnen und schützen vor gefährlichen Begegnungen und verbessern die Sicherheit.*
- Zeit und Treibstoff werden gespart, weil kontrollierte Lufträume nichtweitträumig umflogen werden müssen.

- Und - das mag für viele nicht so wichtig sein - aber das Fliegen gewinnt eine Spur von Professionalität.

Das Wetter hat sich inzwischen zum besten der ganzen Reise entwickelt: Sicht unbegrenzt bis zum Horizont, dazu eine tiefstehende gelbrote Sonne in 8 Uhr Position. Farmen, Hügel und Bäume unter uns werfen lange dunkle Schatten und verleihen der Prärie- und Agrar-Landschaft von Illinois ein eindrucksvolles plastisches Bild.

Airway V173 führt uns bis auf 30 Meilen an den Lake Michigan heran und endet schließlich am VOR PEOTONE. Obwohl Chicago schon am Horizont in Sicht und auch der *Meigs Airport* im Michigan See zu erahnen ist, geht es navigatorisch noch mit VOR-Unterstützung weiter. Nächstes Ziel ist das CHICAGO HEIGHTS VOR (114.2), das direkt an der Intersection der US Highways 30 und 94 liegt. Jetzt Kartenwechsel (von Chicago Sectional auf Terminal) und einfach dem Highway 94 nach Norden folgen, schon befinden wir uns, wie gewünscht, im langen Endteil zur Bahn 36 des Merrill C. Meigs Airports.



Meigs, wer kennt ihn nicht? Selbst die, die noch nicht mit dem Flight Simulator von Microsoft am PC oder Mac "geflogen" sind, haben sicher in irgendeiner Demo schon den Meigs Approach gesehen. Man befindet sich im Endteil zur 36, die auf einer kleinen Insel im Lake Michigan liegt.

Rechts am Ende der Bahn ein Gebäude mit halbkugelförmigem Dach, das Planetarium, links auf dem Festland die Silhouette der Hochhäuser von Chicago, vor dem Aufsetzen im kurzen Endteil gelegentlich ein Segelboot, das frech den Anflugweg kreuzt.

Genauso ist es, sogar das Segelboot gleitet als gefährliches Hindernis unter unserer Arrow hindurch. Trotzdem liegen Simulation und Realität natürlich weit auseinander. Besonders heute Abend, bei diesen phantastischen Sicht- und Lichtverhältnissen. Links von uns taucht die jetzt glutrote Sonne in das Häusermeer von Chicago ein. Es ist eine der schönsten Landungen unserer Reise.

Nur Stephan ist nicht ganz zufrieden. Schuld daran ist der Meigs-Controller, heute Abend wohl in Personalunion für Approach, Tower und Ground zuständig. War die ATIS-Ansage noch relativ gut verständlich, so wird der folgende Funkverkehr auf unserer Seite zu einem Ratespiel. Dieser Mensch zerkaut jedes Wort wie Kaugummi zu unverständlichen Wortfragmenten und scheint auch keine Standardsprechgruppen zu kennen. Ist das überhaupt Englisch? Nach jedem Dialog bleibt ein Rest Unsicherheit, hat er uns, haben wir ihn richtig verstanden? Haben wir jetzt die erforderliche Clearance? Lieber noch mal wiederholen, was wir vermeintlich verstanden haben.



**Abb. 6** - Blick auf Chicago und den Meigs Airport vom Lake Michigan

Stephan ist so unzufrieden, dass er sofort nach der Landung beschließt, noch einmal in den Tower zu gehen. Schon nach fünf Minuten ist er zurück. Die Tür zum Tower war leider verschlossen. Hat Glück gehabt, der Controller. Ich glaube, Stephan hätte mit ihm Sprechgruppen und verständliche Aussprache geübt. (Nein, das ist etwas übertrieben, aber er wollte versuchen, zu rekonstruieren was beim Anflug gesprochen wurde.)

Signature Flight Support versöhnt uns durch tollen Service schnell wieder mit unserem Airport. Kaum habe ich das Arrow-Triebwerk abgestellt, ist auch schon

der Kleinbus von Signature zur Stelle.

- Auftanken, Öl? Ja, bitte.

- Gepäcktransport? Ja, gern.

- Rental Car? Ja, auch ein Rental Car, aber bitte klein und preiswert.

Die Formalitäten sind schnell erledigt. Schon 30 Minuten nach der Landung ist unser Gepäck im weißen Buick verstaut, und das Abenteuer Chicago kann beginnen.

## **Chicago, mehr Kunst als Capone**

*Dienstag und Mittwoch, 31. August bis 1. September 93*

Jetzt nach Sunset zeigt der Himmel hinter der Skyline von Chicago einen Farbverlauf von dunkelblau bis tiefrot. Davor stehen die schwarzen Silhouetten der mächtigen Hochhäuser, jedes mit einem feinen Muster von tausenden winziger Lichtpunktchen. Das ist unser Blick auf die Stadt aus ca. 2 Meilen Entfernung bei der Fahrt über den Damm, der den Meigs Airport mit Chicago verbindet. Sicher ist es kein alltägliches Bild, denn überall auf dem Damm stehen Menschen, fotografieren, filmen oder genießen einfach diese eindrucksvolle Abendstimmung.

Das positive Bild von Chicago, das sich bei uns einprägen wird, entsteht sicher auch dadurch, dass wir diese Stadt hier direkt von ihrer attraktivsten Seite her ansteuern und nicht erst mit dem Auto durch eintönige endlose Außenbezirke fahren müssen.

Wir wünschen uns in Chicago ein Hotelzimmer in den oberen Etagen eines Hochhauses mit Blick über den Lake Michigan - akzeptabler Preis vorausgesetzt. Also fahren wir die breite Uferpromenade hinauf und hinab und halten Ausschau nach Neon-Schriften an geeigneten Gebäuden. Nach zwei vergeblichen Versuchen entdecken wir ein Day's Inn, ca. 30 Etagen hoch, Superlage, Parkhaus, 65\$ das Zimmer in der 20. Etage, Blick über den Lake. Es stört uns nicht, dass es einen etwas abgewohnten Eindruck macht, wir freuen uns, dass es sonst genau unseren Wünschen entspricht und ziehen für eine Nacht ein.

22Uhr. Trotz vorgerückter Abendstunde entschließen wir uns, noch einmal hinunterzufahren, um die nächtliche Atmosphäre der Stadt zu spüren, ja, auch um noch eine Kleinigkeit zu essen. Die Temperatur liegt jetzt bei erträglichen 25° Celsius, und auf den vielspurigen Straßen und breiten Fußwegen herrscht immer

noch reger Verkehr. Ich habe den Eindruck, dass viele, die da in ihrer Büroarbeitskleidung an uns vorbeieilen, erst jetzt den Feierabend beginnen. Andere sind schon bei den sportlichen Aktivitäten angelangt, besonders hier, auf der Uferpromenade "North Lake Shore Drive" sieht man viele Läufer, Rollschuh- und Radfahrer bei schweißtreibender Tätigkeit, fast alle mit modernstem Sportgerät und im aktuellsten Sportdress. Steckt natürlich an, die Sportlichkeit um uns herum, also beschließen wir, die Stadt morgen früh ganz ohne den Buick zu erobern.

Das abschließende Abendessen dann in der 20. Etage vom Day's Inn, Zimmer 20124. Bei herrlichem Blick über den Lake Michigan und zum Sternenhimmel werden Sandwiches mit der dicksten Roastbeef-, Turkey- und Cheese Füllung gereicht, die ich je gesehen habe. Dazu gibt es einen guten Wein und für Stephan eine Coke, alles aus dem kleinen Fast Food- und Delikatessen-Shop unten an der nächsten Ecke, in dem außer uns hauptsächlich die Policemen von Chicago und Umgebung einkaufen.

Und da wir gerade beim Essen sind, geht's gleich weiter mit dem Frühstück am nächsten Morgen. Dem kleinen Kaffee/Tee-Fachgeschäft an einer Ecke der Ontario Street entströmt ein so intensiver Kaffeegeruch, wie es ihn in den USA sonst nicht gibt. Der kleine Laden ist brechend voll, gar nicht so leicht, sich hier mit Kaffeetasse in der einen und Muffin und Croissant in der anderen Hand einen Platz am Fenster zu erobern. Ist aber wichtig, der Fensterplatz, um sie wieder zu beobachten, die fleißigen und perfekt gekleideten Büromenschen von gestern Nacht, die jetzt in entgegengesetzter Richtung wieder an ihre Arbeitsplätze zurückeilen. Auffallend viele erst 20 bis 25-jährig, die Damen mit Schmuck und Schminke, meist im engen Kostüm, dunkle Farben dominieren, die jungen Herren im bügelglatten Anzug, braun oder grau, und alle very busy.

Wir stürzen uns ebenfalls in diese Betriebsamkeit - Ziel ist der Sears Tower, mit 443 Metern das höchste Gebäude der Welt. Die Wegstrecke durch Downtown Chicago vom Hotel zum Sears Tower (3 Meilen) ist mit Hilfe der Reiseführerlektüre so geplant, dass es an möglichst vielen architektonisch interessanten Punkten vorbeigeht. Leider steht auch dieses Vorhaben etwas unter Zeitdruck, denn es ist nur eine Chicago-Übernachtung geplant und das Zimmer bis 13 Uhr freizugeben. Danach soll es möglichst schnell nach Meigs zum Weiterflug gehen, um den Vorsprung vor der nahenden nächsten Schlechtwetterfront nicht zu verlieren.

Kunst und Architektur bestimmen das Stadtbild von Chicago. Durch die schmale

Ontario Street geht's zur prächtigen Michigan Avenue. Vor der Brücke über den Chicago River steht rechts das eindrucksvolle *Wrigley Building*, ein weißes Hochhaus, erbaut im spanischen Renaissancestil. Gleich hinter der Brücke links eine schöne Großplastik, die wir kurzerhand als Vordergrund für verschiedene Videoszenen nutzen. Dann nach rechts in den Monroe Drive, unter den rostigen Eisenträgern der Hochbahnschleife "Loop" hindurch weiter in die ungefähre Richtung zum *Sears Tower*, denn, obwohl höchstes Gebäude der Welt, zu sehen ist es noch nicht. Das dichtbebaute Stadtviertel versperrt jeden Blick dorthin.

Zu den Kunstschatzen der Stadt gehört auch das Mosaik "*The Four Seasons*" von *Marc Chagall* nahe der Kreuzung Monroe Drive und Dearborne Street. Mosaikträger ist ein mächtiger Betonklotz, ca. 20m lang, 5m hoch, 1m dick, beidseitig von Chagall mit wunderschönen Mosaiken belegt. Eine Seite wird gerade mit einer Profi-Plattenkamera fotografiert, die Rückseite Stein für Stein von Kunststudenten mit Holzhämmerchen abgeklopft, wohl um lose Mosaiksteinchen zu lokalisieren (eine Fleißarbeit für viele Tage!).

Endlich zeigt sich auch unser Ziel. Nur noch einige Straßenkreuzungen und wir stehen am Fuße des Sears Tower. Wie kommt man nun auf die Aussichtsplattform im 103. Stockwerk? Natürlich durch den Keller. Erst mal geht's mit dem Fahrstuhl und über viele Treppen tief in das mächtige Fundament dieses Riesen. Der lange Weg bis zum Fahrstuhl, der dann wirklich nach oben führt, ist so dimensioniert, dass die maximal mögliche Besucherwarteschlange nicht auf der Straße stehen müsste. Doch heute ist kein langes Warten erforderlich, und wir rauschen mit beachtlichen 1500 Fuß pro Minute in einem der 106 (!) Fahrstühle nach oben. Ja, es ist ein Bauwerk der Superlative: 76.000 Tonnen Stahl wurden verbaut, dazu Betonmassen, wie für einen achtspurigen Highway von 5 Meilen Länge. Die 16.000 bronzebeschichteten Fenster werden von Putzautomaten achtmal im Jahr gereinigt.

Der Blick vom Skydeck ist grandios. Bei noch immer fast unbegrenzter Sicht blickt man von hier oben auf 4 US-Staaten herab: Wisconsin im Norden, Illinois im Süden, Michigan drüben auf der gegenüberliegenden Seite vom Lake und Indiana unten am südlichen Ende des Lake Michigan. Es ist aber nicht nur die Fernsicht, die uns so begeistert, noch interessanter ist der Blick hinab auf die Hochhauslandschaft dieser Stadt, mit ihrer beispiellosen Mischung aus klassizistischem Baustil und modernster Hochhausarchitektur.



**Abb. 7** - Vor dem Weiterflug von Chicago nach Oshkosh

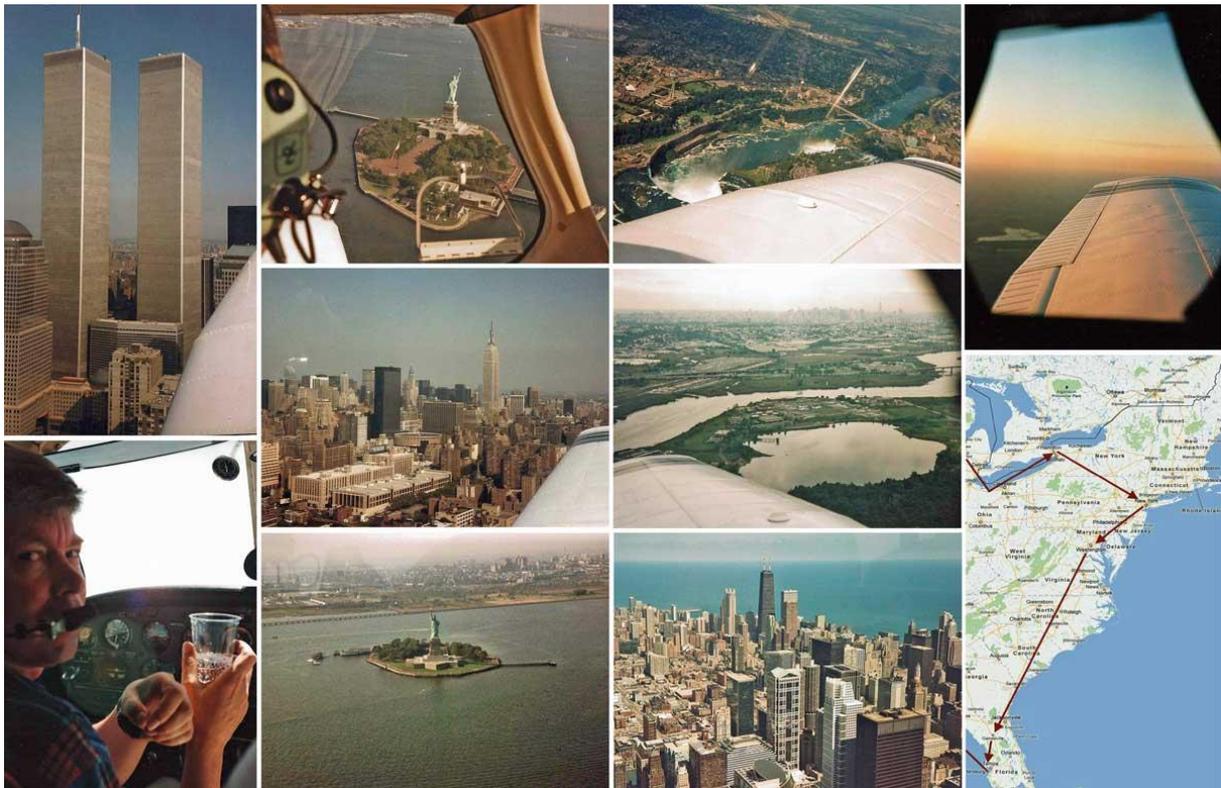
Fünf nach eins setzt uns der Taxifahrer wieder vor unserem Hotel ab. Auch das reichliche Trinkgeld versöhnt ihn nicht. Wie konnte ich nur (versehentlich) seinen Lake Michigan "Sea" nennen. "We call it Lake" erwidert er entrüstet. Recht hat er, aber wir können uns nicht lange damit beschäftigen, denn der der Hotel Check Out sollte eigentlich bis spätestens 13 Uhr erledigt sein. Wir zahlen trotzdem nur für eine Übernachtung, holen unser Rental Car, das gar nicht richtig zum Einsatz kam, aus dem Parkhaus und fahren zurück zum Meigs Airport. Unser freundlicher FBO-Betreuer schenkt uns zum Abschied noch zwei schöne Kaffeebecher mit Werbeaufdruck "Signature Flight Support" und wünscht uns einen guten Flug nach Oshkosh.

## Inhaltsverzeichnis

Unser Charterflugzeug - Planung und Ernüchterung .....	2
Vorbereitung und Routenplanung .....	4
Grundlagen des Fliegens in den USA.....	6
Anreise.....	9
Wo ist unser Charterflugzeug? .....	10
ARROW Rating and Endorsement .....	11
Die Reise beginnt. Flug nach Little Rock.....	13
Gibbs gibt's nicht .....	16
Heute übernehmen wir die N 4552 Q (?).....	18
Nach Memphis, Tennessee .....	19
24 Stunden Memphis, viel zu kurz! .....	23
Von Memphis nach St. Louis über das "Mississippi-Meer".....	26
St. Louis, viel mehr als nur ein lästiger Reparatur-Zwischenstopp .....	29
Nach Chicago Meigs, fliegen wie im Flugsimulator.....	34
Chicago, mehr Kunst als Capone .....	39

**Ende des ersten Teils**

Vorab einige Bilder des zweiten Teils :



Zurück in St. Petersburg/Florida