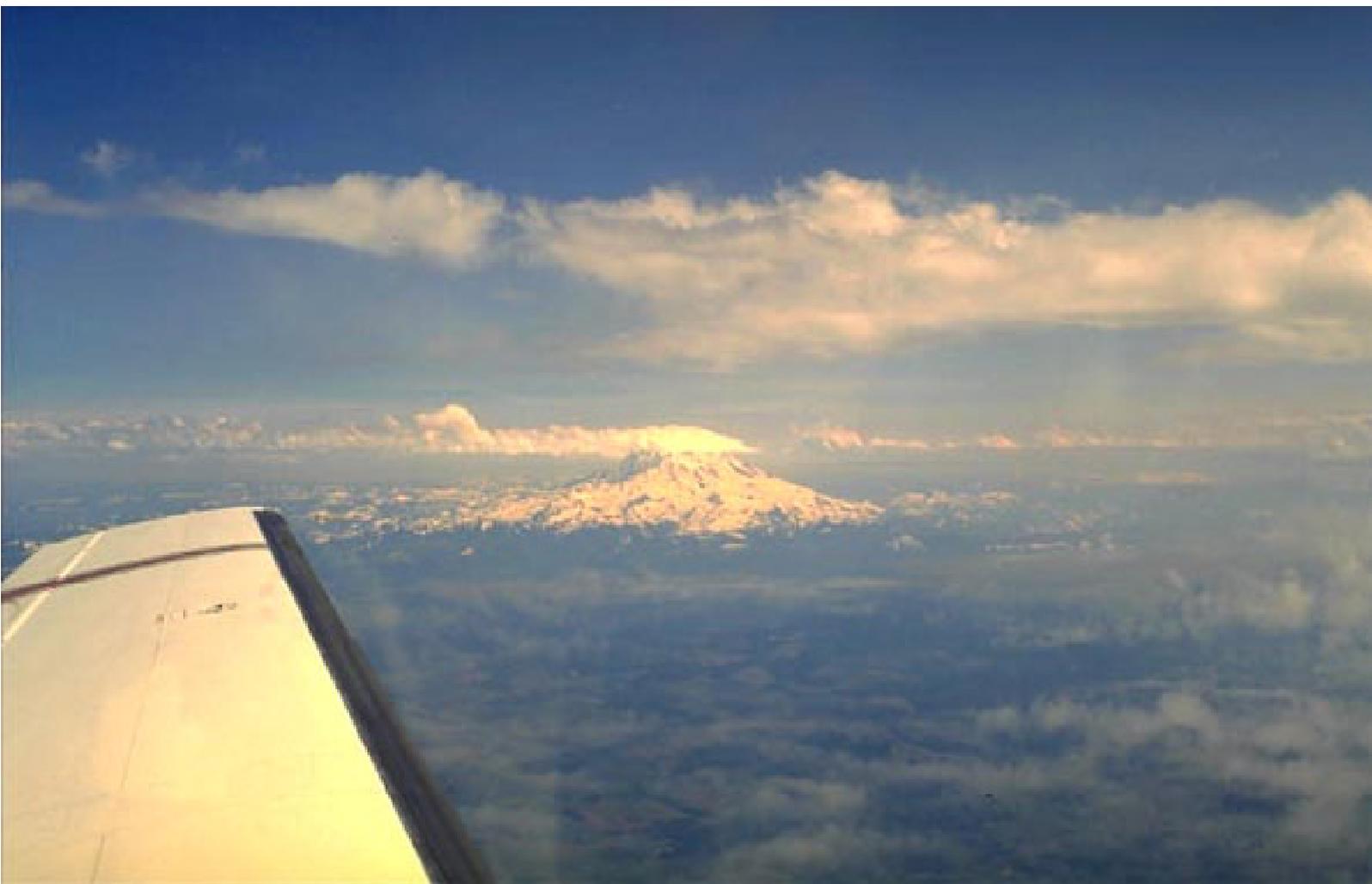


# Ralph Langner



**Malibu zu vermieten**

# Malibu zu vermieten

Ralph Langner

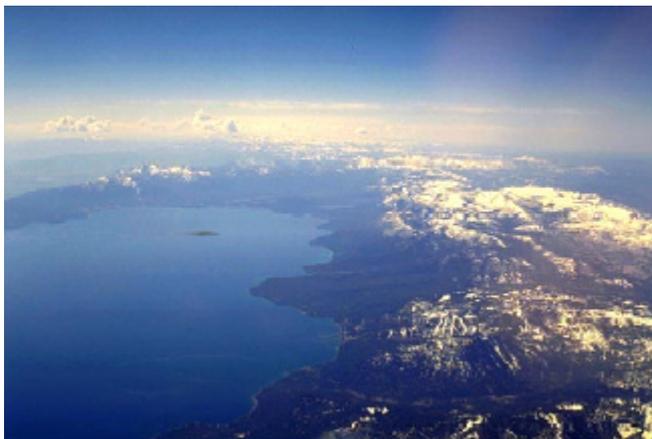
Frühjahr 2005 in Deutschland: 6,5 Millionen Arbeitslose, Visa-Affäre und schlechtes Wetter — höchste Zeit für einen Fliegerurlaub in den USA. Da der Euro gegenüber dem US-Dollar auf Neunjahres-Hoch steht, leisten wir uns das Beste vom Besten, eine Piper Malibu. Die kann man in San Diego (Kalifornien) mieten, und zwar für 230\$ die Stunde inklusive Benzin. Macht umgerechnet also weniger als 200 Euro, dafür gibt's in Deutschland gerade mal eine Piper Arrow. Die Mindestflugzeit pro Tag beträgt eine Stunde, so dass auch mehrtägige Stopps ohne Reue machbar sind. Der technische Zustand von N4363Q ist wesentlich besser als der betagte Cessna-Schrott, der in den USA mehrheitlich angeboten wird – kein Wunder, eine Malibu wird nicht an eher anspruchslöse Flugschüler vermietet. Also worauf warten?

Fugzeughalter ist Gus Schwartz, ein fliegerisches Urgestein Mitte 60, der lange Jahre bei den renommierten King Schools in San Diego gearbeitet hat. Gus besitzt insgesamt 12 Flugzeuge und lebt jetzt vom Chartergeschäft. Das läuft über einen Fliegerclub, bei dem man zuvor Mitglied werden muss, doch das ist eine reine Formalie. In den 160\$ Aufnahmegebühr und Clubbeitrag ist außerdem eine Art Vollkasko-Versicherung für das Flugzeug enthalten. Ich kenne Gus, seitdem ich vor vielen Jahren als PPL-Neuling bei ihm zum ersten Mal eine Cessna 172 mietete. Bei mehreren darauffolgenden Fliegertouren war die Malibu auf der Rampe stets das Ziel der Begierde, und einige hundert Flugstunden später, die IFRBerechtigung war inzwischen in der Tasche, hatte ich mit 63Q schon mal eine unvergessliche Tour durch Amerikas Westen unternommen.



May the Schwartz be with you: Dieser Mann besitzt zwölf Flugzeuge

Die Malibu ist bei Gus wieder schnell und unbürokratisch reserviert. Anforderungen an den Checkout? „Flieg' einfach eine Stunde mit Lehrer, um Dich wieder vertraut zu machen.“ Soweit der einfache Teil der Vorbereitungen. Das jetzt noch erforderliche Paperwork wird kompliziert. Mein US-PPL basiert auf meinem deutschen PPL. Dieser wurde aber letztes Jahr durch eine europäische JAR-Lizenz ersetzt. Folge: Der US-PPL ist somit ungültig und muss neu beantragt werden. Nach 9/11 fordert die FAA allerdings eine Bestätigung des LBA, dass die deutschen Papiere echt sind. Für diesen Prozess sind laut FAA-Webpage drei Monate Zeit einzuplanen. Wenn das stimmt, wird aus dem Urlaub nichts, denn wir wollen ja schon in sechs Wochen los. Trotzdem erstmal das Antragsformular ausfüllen und zum FAA Headquarter nach Oklahoma faxen. Die Anfrage beim LBA erfolgt innerhalb weniger Tage, und auch das LBA lässt nichts anbrennen. Nach einer Woche ist die Bestätigung in Oklahoma. Dort allerdings versackt nun alles wieder. Nach diversen Emails, Faxen und Telefonaten kommt schließlich vom FSDO (Flight Standards District Office) in San Diego, wo die Umschreibung letztendlich erfolgen soll, die Entwarnung: Kein Problem, falls die Papiere noch nicht rechtzeitig aus Oklahoma da sind, lassen wir sie uns einfach per Fax schicken. So weit, so gut. Die nächste Sorge: Wenn die Lizenz neu ausgestellt wird, was ist mit dem IFR-Rating? Die deutsche IFR-Berechtigung wird nur mit bestandener US-Theorieprüfung anerkannt. Muss die Prüfung nun wiederholt werden? Diverse Nachfragen beim FAA in Oklahoma erzeugen Ratlosigkeit. Diverse Versuche, einen der „Field Representatives“ in Europa zu kontaktieren, scheitern. Schließlich wieder gute Nachrichten vom FSDO in San Diego: Eine Wiederholung der Prüfung ist nicht erforderlich.



Lake Tahoe aus FL 200

Nachdem von Deutschland aus noch ein Termin mit dem San Diego FSDO vereinbart wurde (nach 9/11 kommt man sonst aus Sicherheitsgründen nicht mehr in's Office rein), sind wir good to go. Der Terminplan für den Urlaubsanfang ist straff: Von Hamburg über Frankfurt und Denver nach Lindbergh International, San Diego. Dort abends angekommen, geht es mit dem Taxi zum Sheraton Four Points direkt am Montgomery Airfield, der Heimat von 63Q. Noch einen Cesar's Salad im ebenfalls direkt am Flugplatz befindlichen „94th Aero Squadron“, einem sehr netten, auf Erster Weltkrieg gemachten Restaurant mit Blick auf die Runways, und dann ins Bett. Am nächsten Morgen um 9:00 Uhr ist der Termin beim FSDO, für 10:00 Uhr ist der Checkflug

angesagt. Das Frühstück muss ausfallen. Das FSDO ist in zehn Minuten fußläufig vom Hotel zu erreichen. Als ich dort auflaufe und mich mit „picture ID“ identifiziert habe, weiß man zwar, dass ich einen Termin habe, aber ansonsten nichts genaues über den Grund. Schweiß bricht aus: Geht jetzt alles wieder von vorne los? Nach und nach finden sich aber doch noch die erforderlichen Unterlagen, die jetzt minutiös Schritt für Schritt durchgegangen werden. 45 Minuten später bin ich glücklich im Besitz eines neuen „temporary airmen certificate“. Damit geht es nun zur nächsten Station, Marv Golden's Pilot Supplies, ein Pilotenladen direkt am Flugplatz. Dort wird sich eingedeckt mit Karten (San Diego Terminal Chart, Sectionals, IFR Anflug- und Streckenkarten) sowie Batterien für die mitgebrachten ANR-Headsets. Dann geht es rüber zum FBO Gibb's Flying Service, wo mein Checkpilot schon auf mich wartet. Sharp timing.



Jackson Hole, der Ausgangspunkt zum Yellowstone-Nationalpark in Wyoming

Um die Malibu fliegen zu dürfen, braucht man zunächst mal 500 Flugstunden PIC und die Instrumentenflugberechtigung. Außerdem wird Malibu-Erfahrung vorausgesetzt oder aber zehn Stunden „Dual“, also Flugzeit mit Lehrer, für Umsteiger. Die zehn Stunden hat sich nicht Gus zur Verbesserung seines Kontostands ausgedacht, sie sind eine Forderung der Versicherung. Da ich die Malibu schon geflogen bin, ist also eigentlich nur eine kurze Wiederholung erforderlich. Allerdings steht heute auch noch der „Biennial flight review“ an, und der erfordert mindestens eine Stunde Theorie (wie lauten die Verfahren bei Funkausfall, Verhalten bei Intercepts usw.) und eine Stunde Praxis im Flugzeug. Heute wird die geforderte Stunde Flugzeit nicht reichen, denn wie so oft hat sich vom Pazifik her eine niedrige Wolkendecke über San Diego geschoben, so dass Airwork unterhalb

des Class-B-Airspace nicht möglich ist. Wir müssen also für das Airwork über die Berge Richtung Wüste, und das wird zusätzliche Flugzeit (und Checkpiloten-Zeit á 50\$ die Stunde) kosten.

Mein Checkpilot ist Hans Chi, zufälligerweise ein gebürtiger Hamburger, der vor vielen Jahren in die USA gezogen ist und dort als Ingenieur für Kernkraftwerke gearbeitet hat. Zwischenzeitlich hat er in der Air National Guard das Fliegen gelernt und wurde Fluglehrer. Heute ist Hans einer der beiden Checkpiloten, die für die Malibu zugelassen sind. Hans geht mit mir die Themen für den theoretischen Teil des BFR durch und meint dann: Gut, wir fliegen dann gleich nach Thermal. Mach' mal die Flugplanung und gib' einen Flugplan auf. Gesagt, getan (wir sind ja nicht in Europa); allerdings mit dem unguuten Gefühl, dass ich mir den IFR-Approach von Thermal noch nie genau angeschaut habe und jetzt auch keine Zeit mehr dafür ist. Nach dem Aussencheck geht's rein ins Flugzeug. Hans ist ein harter Knochen und lässt mich von Anfang an alles selbst machen; Anfänger sind in der Malibu unerwünscht. Nach ein paar Jahren Auszeit ist der Funk in den USA allerdings sehr

gewöhnungsbedürftig, weil hier sehr schnell und mit Slang gesprochen wird. Mehrmaliges „say again“ ist die Folge, wird aber von den Controllern nicht übel genommen. Auch Hans findet es gut, dass ich alle Missverständnisse ausräume. In Montgomery, einem Platz ausschließlich für die Allgemeine Luftfahrt, ist deutlich mehr Verkehr als in Hamburg. Die Departure Clearance wird ad hoc der Verkehrslage angepasst, wie häufig in den USA: „Malibu 63Q, cleared to the Thermal airport. After departure turn left, heading 270, climb and maintain 4000, expect 7000 five minutes after departure, vectors to Julian, then as filed, departure frequency is 119.6, squawk 0772.“ Wir sollen also erstmal raus auf den Pazifik, von wo aus Social Approach uns anschließend je nach Verkehr durch den Class-B-Airspace von San Diego routen kann.



Keine Schlepperei: Auch nach 9/11 können wir mit dem Mietwagen auf die Rampe fahren

Einmal in der Luft, beweist sich die Malibu wieder als wirklich einfach zu fliegendes Flugzeug. Geschwindigkeiten und Power Settings sind denen der 210 sehr ähnlich. Die markantesten Unterschiede zu meiner P210: Nach dem Abheben muss die

Malibu erst wieder leicht nach unten gedrückt werden, um Speed aufzunehmen, sonst quakt die Überziehwarnung. Ausserdem ist das Handling am Steuerhorn so leicht, dass zwei Finger ausreichen. Die 210, obwohl leichter, fliegt sich demgegenüber wie ein LKW. Dem kann ich mich die nächsten zwei Stunden lang ausführlich hingeben, denn nachdem mein Checkpilot bei der Departure gesehen hat, dass ich mit dem Autopiloten (KFC 150) zurecht komme, meint er: „ok, let's disengage the autopilot so that I can watch you do some hand-flying.“

Somit muss die rechte Hand reichen, um zwischendurch schon mal die Approach Charts von Thermal Airport rauszusuchen. Ein VOR-Approach, zum Glück ist das VOR direkt am Platz. Irgendwie hatte ich insgeheim auf Radarvektoren gehofft, aber daraus wird nichts. Kurz vor dem VOR kommt über Funk schlicht: „Malibu 63Q, cleared VOR-A approach Thermal.“ Also den Standard-Approach abfliegen. Wir sind aber noch lange nicht auf Approach Altitude und müssen deshalb erstmal über dem VOR in einem Holding Pattern ein paar tausend Fuß runter. Dann geht es den Approach Course outbound mit anschließendem Procedure Turn. Ich überlege, ob ich so einen Procedure Turn zuletzt in meiner Simulatoreausbildung geflogen bin oder irgendwann vor ein paar Jahren in Italien. Wie auch immer, das Ding sitzt und bringt mich auf Approach Course. Von Approach Control kommt dann die unerwartete Aufforderung: „Malibu 63Q, radar services terminated, squawk VFR and contact Thermal Unicom on 127.2“. Überraschung! Thermal ist ein Non-Tower-Airport mit IFR-Approach. Wer dort IFR ankommt, muss sich nichts desto trotz in den VFR-Platzverkehr einordnen. Und da fliegt durchaus einiges an King Airs und Citations rum; keine Ahnung, was die auf diesem einsamen Wüstenplatz eigentlich alle wollen. Einen „Flugleiter“ gibt es nicht, wie auf allen Non-Tower-Airports in den USA. Also erstmal rasch per Automated Weather Observation System das Wetter einholen und dann auf der Unicom-Frequenz Positionsmeldungen geben.

Nach diversen Platzrunden, Langsamflug, Stalls und anderer Luftakrobatik zum erneuten Vertrautmachen mit der Malibu geht es dann wieder gen Westen, Richtung San Diego. Auf dem Rückweg melden wir uns im Funk bei Socal Approach und requesten eine IFR-Clearance nach Montgomery. Wie das Selbstverständlichste von der Welt ist die nach wenigen Minuten da. Wenn das in Europa nur auch so einfach ginge... Hans möchte gern, dass ich das ILS ohne Aussensicht fliege, aber seine „Foggles“ passen nicht auf meine Brille. Der Mann ist nicht verlegen und macht deshalb stattdessen den künstlichen Horizont mit einer Abdeckung „inop“. Da kennt er natürlich deutsche IFR-Piloten schlecht, die ohnehin jeden Approach per Hand fliegen und zwischendurch auch mal zur Übung mit dem Controller einen „simulated non-gyro approach“ aushandeln (zur Freude des Controllers, der die Übung ebenfalls braucht). Also ohne Probleme auf dem ILS runter auf die 28R von Montgomery und gelandet. Damit wären dann Einweisung und BFR abgehakt. Das durchgeschwitzte Hemd ist allerdings nicht nur der sommerlichen Temperatur geschuldet...



Einer der schönsten Flugplätze in den USA: Sedona, AZ. Ein Hotel mit Blick auf die Red Rocks (Sky Ranch Lodge) ist „in walking distance“.

Jetzt heißt es, Copilotin und Gepäck einzuladen und sich auf den Weg machen. Ein Riesenvorteil der Malibu besteht im ausreichenden Platzangebot, wenn man zu zweit fliegt. Die restlichen vier Sitzplätze sowie das Baggage Compartment bieten genügend Platz, um locker seinen Kram für drei Wochen unterzubringen, ohne dass wie in kleineren Flugzeugen ein Lademeister benötigt wird. Koffer, Taschen und Tüten können ohne Stress großzügig in der Kabine verteilt werden. Bleibt noch die Frage des Flugziels für heute. Meine beiden Favoriten für die erste Station nach San Diego lauten stets Palm Springs und Tucson. Beide Plätze bieten mit ihrem trockenen Wüstenklima den willkommenen Gegensatz zum Hamburger Nieselregen, und beide haben FBOs, bei denen wirklich alles reibungslos funktioniert, bis hin zur

Begrüßung mit (kostenlosem) eiskaltem Mineralwasser auf der Rampe. Geschafft vom Transatlantikflug am Vortag und vom Checkflug entscheide ich, heute nur noch die 45 Minuten nach Palm Springs zu fliegen, anstatt noch die zwei Stunden Flugzeit nach Tucson abzureiten. Somit ist das Routing fast identisch mit dem Checkflug, so dass Flugplanaufgabe und das Abfliegen der Strecke ein No-Brainer sind. Gesagt, getan; ausgespannt wird dann in Palm Springs bei Margarita und Mexican Burger.

Die nächsten zwei Wochen führen dann quer durch den schönen Westen der USA. Für den, der es zu schätzen weiß, bietet die Malibu hierfür mache Vorteile: Aufgrund der Reisegeschwindigkeit von 200 Knoten lassen sich auch entlegene Ziele wie z. B. Yellowstone oder Texas in einem Leg erreichen. Mit den 120 Gallonen aufliegbares Benzin könnte man auch sechs Stunden in der Luft bleiben, aber wer will das schon. Vier Stunden reichen z. B. für die Strecke Fresno (Südkalifornien) – Jackson Hole (Wyoming). Ein anderer europäischer Pilot, der die Malibu schon für die Zeit nach meiner Rückkehr reserviert

hat, fliegt mit 63Q jedes Jahr nach Alaska. Zumindest Anfang Mai nicht gerade mein Ding, aber es macht das Einsatzprofil deutlich. Der Komfort ist in dieser Klasse nicht zu schlagen. Die klimatisierte und mit 5.5 PSI druckbelüftete Kabine erlaubt das komfortable Reisen im Luftraum A oberhalb Flugfläche 180, wo wir die Thermik weit unter uns gelassen haben. Wer einmal wie ich in einer C172 in 9500 Fuß von Tucson nach El Paso vier Stunden lang durchgerüttelt wurde, weiß, was das wert ist. Das großzügige Platzangebot bietet der Copilotin zudem die Möglichkeit, während des Fluges auch mal nach hinten zu gehen, um die Beine auszustrecken, das Makeup zu überprüfen und dem Piloten Erfrischungen zu reichen. Flugtechnisch ist 63Q mit zwei Alternatoren, zwei Vakuumpumpen und gut funktionierendem Anti-Ice-Equipment ausgestattet. Bescheiden zeigt sich die Avionik: Zur Navigation gibt es zwei VOR-Empfänger, Punkt. GPS ist nicht. Folglich staunen unterwegs einige Controller, die 100-Meilen-Directs geben, welche sich so natürlich nicht navigieren lassen („Malibu 63Q, confirm your equipment code“ – „63Q, slash uniform.“ – „63Q, fly heading ..., when able direct ...“). Auch ein Wetterradar und Stormscope sucht man vergebens in einem Flugzeug, das nicht aus Liebhaberei betrieben wird, sondern zum Geld verdienen. Konsequenz: Wettersituationen mit embedded CBs kommen nicht in Frage. Im Zweifel müssen wir großräumig ausweichen, wobei die Sechs-Stunden-Range hilft.

Wer sich dafür interessiert und noch keine Flugstunden auf einer Malibu hat, sollte folgendes beachten: Den US-PPL mit IFR-Berechtigung sollte man bereits in der Tasche haben, ebenso wie praktische

Erfahrung mit Funk und Verfahren in den USA. Der Umstieg von einer anderen schweren Single auf die Malibu ist sehr leicht. Für 210-erfahrene Piloten ist die Malibu fliegerisch „piece of cake“. Wer bisher jedoch nur C152, C172 oder Archer geflogen ist, sollte einen Zwischenschritt wie eine Beech Bonanza oder eine C182 einplanen. Zur Vorbereitung unbedingt schon zuhause ein POH für das Baujahr 1986 bestellen. Das gibt es in Texas bei Essco ([www.essco.com](http://www.essco.com)), die Lieferung nach Deutschland erfolgt per UPS oder Fedex. Die oft beschriebene Besonderheit beim Leanen der Malibu mit Conti-Motor – 50° lean of peak – ist kinderleicht, wenn man es einmal gezeigt bekommen hat und sich emotional daran gewöhnt hat, bei Erreichen von peak EGT weiter zu leanen. Unter dem Strich: Ein Flugzeug, mit dem sich die großen Entfernungen zwischen den Naturschönheiten der USA mit großem Komfort überbrücken lassen. Wer von der Malibu schon immer geträumt hat, sollte sich diesen Traum jetzt erfüllen, denn billiger wird es nicht mehr.



Vorbeiflug am Mount Rainier an der Nähe der kanadischen Grenze