

Im Buschflieger über die Alpen

Mit seinem Buschflugzeug – einer knallroten Cessna 182 mit Spezialausrüstung – flog Peter Ragg allein im Jahr 2005 etwa 70.000 nautische Meilen quer durch ganz Afrika. Kürzlich überquerte er mit „Aviator“ Chris Barszczewski die Alpen.

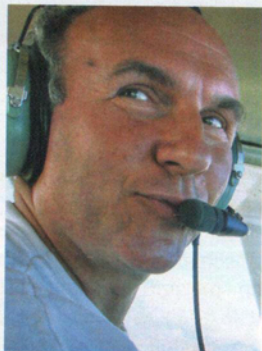


Wer steht schon freiwillig an einem Wintersonntag um fünf Uhr in der Früh auf? Außer man hat einen triftigen Grund dazu. Ein besonderes Flugzeug sollte von Innsbruck nach Portimão überstellt werden. Buschpilot Peter Ragg war wieder nach einem kurzen Aufenthalt in seiner alten Tiroler Heimat, verbunden mit einem umfangreichen Check seines Flugzeuges, auf dem Weg nach Portugal, seinem zweiten Domizil, bevor es wieder nach Afrika gehen sollte.

Also, am Sonntag um fünf in der Früh in Wien aus dem Bett raus und im Tiefschlaf mit dem Zug nach Innsbruck. Dort am Flughafen empfängt mich auch Peters Frau Hannelore Ragg, ebenfalls erfahrene Buschpilotin.

Sie sind gerade mit der Beladung des Flugzeuges fertig geworden. Wie immer bei den beiden ist es bis zum Anschlag voll, inklusive Fahrräder und Weihnachtsbaum. Wie auf Abruf zeigen sich am Himmel die ersten blauen Löcher. Unsere nächsten Schritte führen uns zum AIS-Büro. Schon bald danach halten wir eine Bestätigung des Flugplans in der Hand. Das heutige Ziel ist Girona in Nordspanien.

Zurück zum Flugzeug und nach der Vorflugkontrolle sitzen wir im Cockpit. Der Motor ist bereits vorgewärmt und startet daher ganz leicht, wie sich später herausstellt. Das Flugzeug ist mir noch ganz fremd, und ich beobachte gerne, wie es von Peter geflogen wird. Schon der Start dieser Maschine in Peters



ÜBERSTELLPILOT BARSZCZEWSKI:
Fliegen mit eingefrorener Trimmung

Ausführung ist eine völlige Überraschung für mich. Man sieht ihn kaum etwas bewegen, und trotzdem sind wir schon nach knapp 120 Metern und trotz der starken Beladung ganz sanft in der Luft. Den ganzen Start steuert Peter nur mit dem Trimm! Wir drehen Richtung Brenner und suchen unseren Weg zwischen dem Weiß der Wolken und den mit Schnee bedeckten Berghängen. Peter ist in dieser Gegend aufgewachsen und trotz der Jahre in Afrika noch immer hier zu Hause. Er übergibt mir das Ruder und gibt die Anweisungen. Wir kommen dem kritischen Punkt der Route näher. Vor uns der Brenner – ganz in den Wolken. Zum Glück sieht Peter dank seiner lokalen Kenntnisse eine Möglichkeit: Wir kreisen und steigen, um dann über einen freien Berghang auf die andere Seite zu rutschen.

Auf dem Weiterweg verspricht das Wetter besser zu werden. Die einzige Erschwerniszulage ist der in „Nose Up“-Lage eingefrorene Trimm, das Steuern wird zur Muskelpartie. Der höchste Punkt unserer Route liegt bereits hinter uns. Wir leiten einen Sinkflug ein. Jetzt merke ich den ersten Unterschied zwischen meiner und Peters Art des Fliegens. Gestiegen und gesunken wird bei ihm mit ungewohnten 100 bis maximal 200 Fuß pro Minute. Alles sehr weit vorausschauend, immerunter dem Motto der Ökonomie. Mein Sinkflug unter Peters Aufsicht wird immer geradliniger, ohne auf und ab. Alles nur

sanft mit dem Trimm. Ich merke schon bald, wie genau und präzise sich sein Flugzeug dank diverser Modifikationen fliegen lässt. Bis zum Abend entwickle ich das Gefühl, wie auf Schienen zu fliegen und beginne, dieses Flugzeug zu verstehen.

Als wir gerade Bozen passieren, meldet das „Graphic Engine Monitoring“-System Ungewöhnliches: Die Abgastemperaturen werden zu hoch und noch dazu gibt es große Unterschiede zwischen den Zylindern.

Peter sieht besorgt aus. Ähnliche Symptome hatte das Flugzeug auf dem Herflug über dem Mittelmeer. Trotz genauen Motorchecks ist man jedoch nicht auf die Ursache gekommen. Es sind einige Komponenten ausgetauscht worden und trotzdem wiederholt sich das böse Spiel. Interessanterweise kommen die Probleme meistens dann, wenn wir höher fliegen – ab etwa 7000 Fuß. Wir sinken und die Motorprobleme verschwinden. Merkwürdig.

Unter uns verschneite Berge rund um Arco, ein tolles Klettergebiet, mit dem ich schönste Erlebnisse verknüpfe und kurz danach das tiefblaue Wasser des Gardasees. Es wird endlich wärmer und auch unser Trimm ist wieder da.

Vorbei an Voghera, Sestri und Albenga kommen wir an die Küste. Die Zeit vergeht sehr schnell und schon bald nähern wir uns der Grenze zu Frankreich. Das Wetter ist nun super, nur der Ostwind bremsst etwas.

LANDUNG: Ragg's Cessna kann extrem langsam fliegen





Wir fliegen bei Monaco und weiter die Küste entlang an Nice, Cannes und Marseille vorbei.

Schon bald wird uns beiden klar, bis ins spanische Girona schaffen wir es bei Tageslicht nicht mehr und „Night-VFR“ ist dort nicht möglich. Wir gehen vor der Grenze auf etwa 1000 Fuß und fliegen den Strand entlang. Mit einem Blick registriere ich am Festland den Flughafen Montpellier, als plötzlich Peter das Ruder übernimmt und auf den Flughafen zusteuert. Er hört ein fremdes Geräusch im regelmäßigen Summen des Motors, die Abgastemperatur steigt über den normalen Bereich, wir landen ohne Verzug.

In der Parkingposition lässt Peter die Maschine noch weiterlaufen. Nun scheint alles wieder in bester Ordnung zu sein. Magie? Derartige Probleme plagten ihn schon seit längerer Zeit und kei-

AUF DEM WEG: Vorflug-Check in Innsbruck; Ober dem Tiroler Flugplatz; Schnee am Brenner

„Bis zum Abend entwickle ich das Gefühl, wie auf Schienen zu fliegen und beginne, dieses Flugzeug zu verstehen.“

ner kommt drauf, was los ist. Das Problem mit dem Motor lässt Peter auch beim Abendessen nicht in Ruhe. Ich versuche, ihn etwas von den Sorgen abzulenken. Er telefoniert mit einem befreundeten Mechaniker in England. Wir schauen uns gemeinsam Logs seines Monitoring-Systems an. Mein Verdacht verschiebt sich langsam vom Motor auf das Messgerät bzw. die Messproben als Ursache. Wir entscheiden uns, am nächsten Tag relativ tief zu fliegen. Dieses Flugzeug mag anscheinend die Höhen nicht.

Montag, der 11. Dezember 2006

Wir haben verschlafen, es ist schon neun Uhr, schnell zum Flughafen. Im AIS-Büro zahlt Peter für die Landung und das Parking und gibt beim nächsten Schalter den Flugplan nach Cordoba auf. Bei einer kleinen Ba-

racke zeigen wir wieder unsere Pässe und gehen zum Flieger. Wir glauben, schon bald darauf in der Luft zu sein – Irrtum. Der Motor seiner Maschine ist ihm ohne Anlasseinspritzanlage geliefert worden. Als er ihn im Dschungel eingebaut hat, ist ihm dieses System in Afrika überflüssig vorgekommen. Er braucht diese Anlage dort unten nie. In Europa im Winter schaut die Lage anders aus. Wenn es ihm möglich ist, wärmt er den Motor vor, wie zuletzt in Innsbruck. Leider gibt es solch eine Möglichkeit am Flughafen in Montpellier nicht.

Peter muss immer wieder den Motor überfluten, bevor er starten kann. Diesmal geht sich aber das Spiel nicht aus. Nach einer halben Stunde und einer immer schwächeren Batterie schlage ich meinen Weg ins AIS-Büro ein. Nach einiger Zeit finden wir je-



BAVARIA
Versicherungen für Flugzeuge

Sicher unterwegs

- Individueller Sicherheits Check
- Rabatte für Flugerfahrung
- 24 Stunden Service
- Einzigartiges Rating für Pilot und Flugzeug

Best-Prämien Telefon 089-649 22 33

Südliche Münchner Str. 15 82031 Grünwald/München
Tel: +49(0)89-649 22 33 Fax: +49(0)89-693 923 99 www.bavaria-air.de

CHV Container Handels- und Vermietungsgesellschaft m.b.H.
A - 1230 Wien, Lastenstraße 30
Tel.: 01 / 865 20 50-0 Fax: 01 / 865 24 47
e-mail: office@chv.at home: www.chv.at

MIETE

KAUF

DEPOT

Mobile Raumsysteme, Büro-, Sanitär-, Lagercontainer

Wir machen es möglich: 01 / 865 20 50-0



manden, mit dessen Autobatterie die Starthilfe klappt: Peter hat eine Vorrichtung eingebaut, dank der sich sein Flugzeug mithilfe normaler Autostartkabeln und einem Auto starten lässt. Wir lassen den Motor einige Minuten warmlaufen. Zwei Stunden später als geplant legen wir los. Unter den wachsamen Augen des Profis gehe ich die „before take-off“-Checkliste durch und starte. Alles passt bis auf die Klappenstellung. Peter wünscht mit 20^o Klappen zu starten, und ich erwarte deswegen und auch wegen unseres Startgewichts keine Wahnsinnssteigleistung. Es kommt von Peter eine knappe, aber plausibel klingende Erklärung für die Klappenstellung: „Ein Flugzeug ist dazu gebaut, um zu fliegen und nicht zum Rollen. Daher hebe immer möglichst früh ab und beschleunige dann im Bodeneffekt.“

AB IN DEN SÜDEN: Garda-See in Sicht; Berge um Arco; faszinierende Felspitzen und Caps an der spanisch/portugiesischen Küste; Endstation in Portimao.

Ich gebe sehr gefühlvoll und flüssig Gas, das Flugzeug beschleunigt sehr sanft, hebt überraschend schnell und ohne Mühe vom Boden ab. Jetzt kommt die Überraschung: Ich muss trotz neutraler Stellung des Trimm mit voller Kraft das Steuerhorn nach vorne drücken, und das Flugzeug will trotzdem steigen wie der Teufel. Dabei wollte ich Peter einen idealen Start mit konstanter Steigrate von 100 Fuß pro Minute gleich beim ersten Mal zu präsentieren. Statt dessen beobachtet er, wie ich mit dem Ruder und Trimm kämpfe. Noch nie bin ich mit einer so starken und gleichzeitig so schwanzlastigen Cessna gestartet.

Ich muss dieses Flugzeug erst kennen lernen. Weitere Eigenheiten dieser besonderen Cessna zeigen sich noch später. Inzwischen fliegen wir in etwa

1.000 Fuß Höhe die flache Küste entlang. Bald tauchen die Vorboten der Pyrenäen auf. Wir passieren Perpignan (LFMP), den letzten Flughafen auf französischem Gebiet und Peter erzählt: „Hannelore und ich sind einmal hier in Begleitung der hinter uns fahrenden Feuerwehr gelandet. Der Seitenwind hat an diesem Tag Werte zwischen 40 Knoten erreicht. Die Leute haben nicht geglaubt, dass wir da heil runterkommen, und der Lotse hat hinter uns die Feuerwehr auf die Landebahn geschickt.“

Inzwischen nähern wir uns dem Flughafen Girona (LEGE), unserer nächsten Zwischenstation. Peter will dort unbedingt wegen des Preisunterschiedes zwischen Frankreich und Spanien tanken. Wir befinden uns fast perfekt auf der Achse der Landebahn und bekommen die Anweisung, dem Kurs „Long final for runway 20“ zu folgen. Der sanfte Sinkflug wird nur durch ein plötzliches, aber kurzes Erschüttern, verbunden mit einem Geräusch, als ob für eine Sekunde eine unsichtbare Macht unseren Motor zu erwürgen versucht, unterbrochen. Peter ist sofort völlig wachsam. Trotz relativ hoher Motorleistung haben wir anscheinend in der feuchten Luft mit Vergasereis zu tun gehabt. Die Landung und das Rollen verlaufen ganz routinemäßig. Wir rollen gleich zur Tankstelle und schon bald füllen etwa 290 Liter spanisches Avgas die Tanks.

Wir haben uns nach einer Beratung und angesichts des uns davonlaufenden Tageslicht, sowie wegen des leichten Gegenwindes für eine Tagesstrecke nach Cordoba entschieden. Sollte es sich nicht ausgehen, rät man uns, in



PETER RAGGS CESSNA SPECIAL

- Cessna 182 Baujahr 1964, Kennzeichen „G-NYZS“
- Motor: Continental O-470 mit niedriger Verdichtung, auch für Autobenzin geeignet
- Aerodynamische Veränderungen: „STOL-Conversion Kit“ und Vortex-Generatoren für besondere Langsamflugeigenschaften (Horizontalflug bis ca 45 Kts). Sehr ausbalanciert und stabil, man kann sie von der Hand wie mit einem Autopiloten fliegen, dafür reagiert sie zum Beispiel beim Klappen rausfahren umgekehrt wie eine „normale“ Cessna
- Zusatztanks in den Flügeln (wingtip tanks) sowie eine Erweiterung des internen Tanksystems um ein „In-Flight Refuelling System“ (FAA approved) zur Betankung in der Luft aus einem flexiblen 100-Liter Tank, der zusätzlich in der Kabine mitgenommen werden kann. Das ergibt eine Endurance von 10 Stunden plus 1 Stunde Reserve.
- Lichtmaschinen für zusätzliche Stromempfänger wie Computer, Navigationssysteme, Kameras, Stromkonverter für 240 Volt
- Abnehmbarer Klappsitz statt der hinteren Sitzbank (standardmäßig erhältlich und ein sinnvoller Einbau, da mehr Raum zur Verfügung steht. 2/3 leichter als die standardmäßige hintere Sitzbank.
- Zahlreiche Modifikationen im Detail, welche aus dem Dauerbetrieb unter der äußersten Beanspruchung entstanden sind, z. B. die Befestigung der „Air Intake Box“, einer potentielle Schwachstelle bei der Cessna 182, überdimensionierte Reifen (die am Bugradwerk entsprechen der Dimension, die sonst am Hauptradwerk verwendet wird), Dimension 8.00 x 6.00 am Hauptfahrwerk
- Die Reifen sind mit einer Einlage zwischen Schlauch und Reifen aus speziellem Material zusätzlich verstärkt, um vor den Dornen auf Afrikas Buschpisten zu schützen.



Albacete (LEAB) zu landen. Wir sitzen wieder im Flugzeug und rollen zu einer Intersection der Startbahn. Peter lässt mich wieder weiterfliegen und wie von ihm gewünscht, fliege ich flach ab und steige konsequent mit nur etwa 100 Fuß pro Minute. Es entwickelt sich langsam ein Gefühl für Peters Flugzeug bei mir. Ab und zu kleine Bewegungen mit dem Trimm – das ist alles, was man bei dem ruhigen Wetter braucht. Die Erinnerungen an Kenny, meinen ersten Fluglehrer vor Jahren in Amerika, werden bei dieser Gelegenheit wach: „Chris, gently, gently! Don't fly like a jerk!“

Wir lassen inzwischen Barcelona (LEBL) hinter uns und es wird klar, dass wir es nicht schaffen werden: „Cessna G-NY2S, the airport in Cordoba closes at 17:00 local time, what is your intention?“ Es folgt eine kurze Beratung mit Barcelona Control. Zwischen Albacete und Cordoba gibt es keinen Flugplatz, wo wir auftanken könnten. Sie raten uns, in Albacete zu landen.

Wir kommen zur Ebene. Der Wind dreht um 180° und schiebt uns mit ca. 10 Knoten nach Süden. Unser GPS zeigt jetzt 17:11, lokale Zeit, als Ankunftszeit in Cordoba an. Vielleicht schaffen wir es doch noch? Aber als wir bei Albacete ankommen, ist es klar: Nein, es geht sich nicht aus. Zu allem Überdross will uns in Albacete keiner: ein Militärflughafen. Davon war in Barcelona keine Rede. Der Tower Controller erlaubt uns nicht zu landen, außer wir sind in Not. Er fragt uns ausdrücklich, ob wir einen Notfall melden wollen. Wir überlegen. Der Treibstoff ist eigentlich kein Problem. Mit bis zu neun Stunden Endurance ist Peters Cessna noch lange nicht am Limit.

Wir fliegen weiter nach Sevilla. Peter erfragt die nächste Frequenz, und bald darauf melden wir uns das erste Mal bei Sevilla Radar. Wir sind noch sehr

weit weg, also überlässt uns der Lotse nach einem kurzen Phrasenaustausch uns selbst.

Es wird kontinuierlich dunkler um uns herum, aber wir sind schon nahe an unserem heutigen Ziel. Ich sehe schon den Kontrollturm und den Flughafen, wir drehen in Richtung Piste. Schon bald sind wir im Gegenanflug, ca. eine halbe Meile von der Landebahn entfernt. Ich bin schon in einer sehr guten Position, wo ich mit einer 180°-Sinkkurve direkt auf den „Threshold“ komme, aber ein Jet landet vor uns und wir müssen unseren

Anflug etwas verlängern. Ich reduziere den Ladedruck auf 15, dann auf 13 und 11 und die Geschwindigkeit und ich bin ein bisschen über der idealen Geschwindigkeit. Deshalb setze ich die vollen Klappen, korrigiere den Trimm und erlebe dabei die nächste Überraschung: Das Flugzeug senkt nicht seine Nase beim Ausfahren der Klappen, sondern will in die Höhe. Zu viel Trimm

und in die falsche Richtung. Dieses Flugzeug ist wirklich anders! Anstatt wie von meiner Lieblingsmaschine Citabria gewöhnt zu slippen, senke ich auf Peters Anweisung hin die Nase zur Piste und staune weiter. Jedes andere Flugzeug würde in dieser Fluglage ordentlich Speed aufnehmen, dieses nicht. Über dem Zielpunkt der Piste angekommen, schwebte ich kurz, um die restliche Geschwindigkeit abzubauen. Eine sehr gute, wenn auch nicht perfekte Landung.

An diesem Abend höre ich auch zum ersten Mal aus Peters Munde die richtige Bezeichnung für uns alle, uns „verrückten“ Piloten der allgemeinen Luftfahrt, die, anstatt irgendwo mit anderen Leuten in den Urlaub zu fliegen, viel Geld ausgeben, damit sie AVGAS verbrauchen können. Ja, wir sind alle „AVGAS-Junkies“.

Text: CHRISTOPH BARSZCZEWSKI



PETER RAGG: „Wir sind alle AVGAS-Junkies“

GRABNER

WORLD'S FIRST 03

FLUG-REISE-BOOTE

- leicht & kleinst verpackt
- unglaublich vielseitig
- sicher & langlebig
- 28 verschiedene Modelle



SICHERHEIT BEIM FLIEGEN



SAFETY AUTOMATIC

GRATIS KATALOG anfordern:

GRABNER GMBH
LUFTBOOT- + SCHWIMMWESTENFABRIK
A-3350 HAAG - AUSTRIA
TEL.: ++43 (0) 7434-42251
E-MAIL: GRABNER@GRABNER-SPORTS.AT

www.grabner-sports.at