Pilotenreise mit Cessna und Piper durch den Südwesten der USA

1. Tag: Abreise nach Dallas

Um 02.30 Uhr läutet der Wecker - es geht los! Zuerst hole ich Dieter ab, dann geht es nach Vorchdorf - hier warten die anderen drei Kollegen Josef, Norbert und Tom. Wir fliegen ab **Linz**, das Wetter ist herrlich. Pünktlich um 06.00 Uhr hebt der Embrear Jet der Lufthansa City Line ab. Die Landung in **Frankfurt** ebenfalls planmäßig. Meine Fliegerkollegen sind Mitglieder im Sportfliegerclub Flugring-Traunsee/Gmunden. Wir kennen uns eigentlich nur von einigen Vorbesprechungen und mit Tom hab ich die Einschulung auf die Bannerschleppmaschine gemacht. Als Dieter meint, dass "Ruby", der Opergast von Lugner, auf ältere Männer steht und mich dabei ansieht, ist klar, das wird eine lustige Runde! Dass die Zeit wie im Flug vergeht, kann ich nicht sagen. Wir landen pünktlich. Die Einreise ist völlig unproblematisch. Nach der Einreise und Entgegennahme unseres Gepäcks geht es mit einem eigenen Bus zum Vermieterterminal. Dieser Mietwagenterminal ist so groß wie der Flughafen in Linz, und alle namhaften Vermieter sind präsent. Wir nehmen Hertz und sind erstaunt, dass die Preise sehr hoch sind. 318 US-Dollar für drei Tage - das ist sehr teuer. Wir haben jedoch keine andere Chance, weil wir ja ein Auto brauchen. Das Auto, das wir bekommen, ist ein nagelneuer Mazda - quasi eine Jungfernfahrt. Wir fahren von **Dallas International** Richtung **Fort Worth** und erreichen nach ca. 40 Minuten **Dallas Fort Worth Spinks**. Weil wir unsere Flugschule gleich aufsuchen wollen, fahren wir einmal rund um den Flugplatz, aber kein Sign von Huffman Aviation, so heißt unsere Flugschule. Wir fragen bei einem anderen Flugunternehmen nach, aber auch die kennen die Flugschule nicht. Nach einer Internetrecherche finden wir heraus, wo sich die Huffman Aviation befindet, beschließen aber zuerst mal ein Hotel zu beziehen und finden das **Motel 8** für 90 $ für 3 Personen/per Nacht. Nach dem Check-In geht es mit dem Auto zum Shoppen. Josef kauft sich ein Straßen-GPS um 120 $. Anschließend finden wir ein nettes Restaurant und essen zu Abend. Jeder ist müde, relativ bald begeben wir uns zurück in unser Zimmer und schlafen gleich ein. Ich bekomme Magenkrämpfe, offensichtlich war das Essen nicht gut.

2. Tag: Einschulung

Das Frühstück im Motel 8 ist sehr bescheiden. Toast, ganz dünner Kaffee, Butter und Philadelphia Streichkäse. Es gab die Nacht die Zeitumstellung und so waren wir alle ein wenig konfus und sind auch zu früh aufgestanden. Wir fahren mit dem Auto zu Huffmann Aviation. Jake begrüßt uns und zeigt uns seinen Hangar. Er war einst B52-Pilot bei der US-Airforce und ist nun in Pension. Überall in seinem Office hängen Bilder seiner Karriere. Wir machen das sogenannte Paperwork und Jake stellt uns Drew vor, den zweiten Instruktor, der mit der Piper Cherokee fliegen wird. Das Briefing dauert den ganzen Vormittag an, dann gehen wir noch die Airspaces an. Die Luftraumstruktur unterscheidet sich doch ein wenig von der europäischen. Unsere Englischkenntnisse werden das erste Mal auf die Probe gestellt. Nach dem Mittagessen geht die Fliegerei los. Josef, Dieter und Tom gehen in die Cessna 182, ich mit Norbert in die Piper Cherokee. Zum Mittagessen suchen wir uns ausgerechnet Wendys aus. Die Bedienung ist ungeschult, das Essen, na ja halt Fastfood. Als wir zurückkommen zu Huffmann Aviation, erklärt uns Jake, überall hin sollst du gehen - nur nicht Wendy's! Na das nennt man Anfängerglück. Wir besteigen unsere Maschinen und fliegen los. Zuerst sitzt Norbert am Steuer und wir fliegen nach Cleburne über zwei VORs (Funkfeuer). Es ist gar nicht so einfach, denn ich hatte erwartet, dass wir zuerst einige Platzrunden fliegen. Aber dass wir gleich eine Flugplanung machen und dass es gleich so richtig los geht, hatte ich nicht angenommen. In Cleburne tanken wir unsere Maschinen auf und dann fliege ich die Strecke wieder zurück. Inzwischen ist das Wetter schlechter geworden, es nieselt ganz leicht. Das Handling der Maschine bereitet mir weniger Schwierigkeiten als die Navigation, zumal es kein GPS an Bord gibt. Doch ich hab

ja jetzt zumindest noch Drew, der sich ja in der Gegend auskennt, und wir haben das VOR, das uns die Navigation erleichtert. In Spinks landen wir auf der 17 und mit einem Back Track geht es zurück zum Hangar der Huffmann Aviation. Der erste Tag ist fast herum - wir verabschieden uns bei Drew und Jack und fahren in das Restaurant Outback. Dort nehmen wir das Abendessen ein und gönnen uns zwei australische Biere. Jeder ist müde vom Tag. Wir gehen noch vor Mitternacht zu Bett.

3. Tag: Flugübungen

Nach dem Frühstück fahren wir zu Jake und Drew, die bereits um 08.00 Uhr auf uns warten. Heute geht es darum, mit einigen Platzrunden den Flieger in den Griff zu bekommen. Dieter muss heute noch die Validation seines Flugscheines in Dallas (Umschreibung) machen und fährt mit Norbert zur FAA, während Drew und ich mehrere „Touch and gos“ fliegen. Von der ersten bis zur letzten Landung geht alles sehr gut. Bereits nach der dritten Landung habe ich das Flugzeug gut im Griff: „Short Field Landing“, Landung mit Klappen, ohne Klappen, Seiten-Slip-Landung, alles kein Problem. Nachdem ich zurück komme wird wieder das Paperwork erledigt. Mit Norbert fliege ich einige „Touch and gos“ am Rücksitz mit. Auch seine Landungen gelingen meist sehr gut! Auch Tom und Josef kommen mit der Cessna 182 zurück. Vor dem Abflug muss die Maschine noch repariert werden, denn das Bugrad macht ein wenig Probleme. Das Wetter war anfangs noch schlecht, vor allem aber kalt. Am Nachmittag wird es immer besser und am Abend haben wir klares schönes Wetter. Das Mittagessen nehmen wir im "Firehouse", einem Fastfood Restaurant ein. Danach fliege ich mit Josef, der noch seinen Streckenflug zu absolvieren hat. Dieter und Norbert fahren mit dem Auto zum Apple-Store, um ein I-Phone zu kaufen. Bei unserer Piper Cherokee wird das Fahrwerk repariert, es soll nicht lange dauern. Ich kann mir nicht vorstellen, dass sich das bis morgen ausgehen wird. Morgen geht es los zu unserem ersten „cross-country-flight“ nach Stevenville (KSEP), denn dort soll es das beste Barbecue geben. Abendessen in „Red Lobster“. Das Essen ist sehr fett, aber zumindest Fisch bzw. Meeresfrüchte. Den Jetlag haben wir immer noch nicht verarbeitet, wir gehen um 11.00 Uhr zu Bett.

4. Tag: Flug Stevenville-Dallas Spinks

Heute soll es um 09.00 Uhr losgehen. Wie ich vermutet habe, ist das Fahrwerk unserer Maschine Piper Cherokee N 15BC noch immer nicht fertig. Wir sollten um 09.00 Uhr los, aber leider: es heißt 11.00 Uhr und dann 12.00 Uhr usw. Während Norbert und ich warten, fliegen Tom, Josef und Dieter mit der Cessna 182 N1940X nach Granbury zum Tanken und fliegen einige Platzrunden. Norbert und ich fahren nach Fort Worth zum Apple-Store, um nach dem neuen I-Pad zu suchen. Es steht wieder eine Schlange von Menschen vor dem Geschäft. Wir trinken Kaffee und fahren dann wieder zurück. Leider ist die Maschine immer noch nicht einsatzbereit, das nervt!!! Nach dem Mittagessen ist unser Fluggerät endlich flugbereit. Nun kann es endlich losgehen. Wir fliegen westlich nach Granbury zum Tanken. Ich fliege, Norbert macht Funk und Navigation. Die Landschaft ist sehr flach hier, einige Seen liegen unter uns. Eine Gallone (3,7854 Liter) kostet zirka 3,7 bis 5,6 USD. Von Granbury fliegen wir weiter nach **Stevenville**. Gleich nach uns landet die Cessna 182 mit Tom, Joseph und Dieter. Laut dem Besitzer unserer Maschinen, Jake, kann man sich hier Golf Caddy’s ausleihen und so kostenlos in ein nettes Restaurant gelangen. Da stehen sie auch schon, die Caddy’s und sofort startet Tom einen. Wir fahren die Zufahrtsstraße runter bis zur Hauptstraße, aber weit und breit kein Restaurant. So kehren wir in einer Kneipe ein und trinken Cola. Als wir unser Caddy suchen, das wir zweifelsfrei vor dem Lokal abgestellt haben, staunen wir nicht schlecht: Das Ding ist weg! Wir fragen ein wenig herum, aber keiner weiß etwas. Der Caddy ist weg. So marschieren wir zurück zum Flugplatz und hoffen inständig, dass dort der Caddy steht. Tatsächlich steht der Caddy wieder da, so als wäre nichts gewesen. Waren diese doch nicht zur freien Entnahme? Wir fliegen zurück, diesmal mache ich den Funk. Der Anflug nach **Dallas Spinks** funktioniert sehr gut, wir landen sicher. Wir verstauen unsere Flieger und fahren Richtung Dallas Fort Worth Center. Downtown Fort Worth ist wirklich sehr schön. Einige Wolkenkratzer, dazwischen kleinere Hochhäuser. Die Häuser und die Bäume sind mit Lichterketten geschmückt, fast wie zu Weihnachten. Wir kehren in einem Bierlokal ein und bestellen - na was - Bier. Nach zwei Bier und einem leichten Abendessen marschieren wir ein wenig herum. Man kann einem Rundfunksender beim Produzieren der Sendung durch die Auslage zuschauen. Wir finden auch eine Bar, in der ein bekannter DJ auflegt. Die Musik ist so laut, dass wir es nicht lange aushalten. Bei der Rückfahrt kehren wir noch in einer Bar ein, bevor wir zurück in unser Hotel fahren.

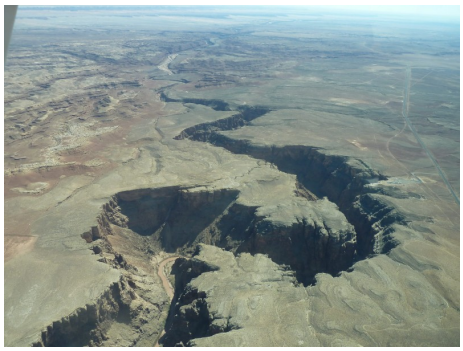
5. Tag: Flug Breckenridge-Big Spring

Wir verlassen heute Fort Worth Spinks und fliegen westwärts. Noch ein letztes Mal das herrliche "Continental Breakfast" mit Toast (der leider aus ist), Kaffee und Butter. Dann fahren wir zum Flugplatz und beladen unsere Flugzeuge. Norbert und Dieter bringen unser Auto zurück und müssen nochmals kräftig aufzahlen, weil wir es ja einen Tag länger hatten. Das Auto hat uns somit in 4 Tage $ 460 gekostet, ein stolzer Betrag. Das nächste Mal buchen wir von Österreich aus. Das Wetter ist am Vormittag nicht sehr gut und die Basis auf 1.100 ft. so, dass sich ein Start noch nicht ausgeht. Wir warten und um 11.00 Uhr geht es endlich los. Wir fliegen nochmals nach Granbury zum Tanken und dann geht es weiter nach **Breckenridge** (KBKD). Hier hat Didi Mateschitz/Red Bull seine Lockheed P38 Lightning überholen lassen. Als wir landen, werden wir von einem ausnehmend hübschen Mädchen empfangen. Sie ist die Tochter des Besitzers der Ezell Aviation (www.ezellaviation.com), jenes Herrn, der die Mustang für Red Bull restauriert hat. Sie lädt uns ein, den Hangar zu besichtigen, in dem zahlreiche Projekte auf ihre Fertigstellung warten. Wir sind völlig überwältigt, wie viele War-Birds hier stehen, teilweise schon fast fertig und teilweise noch im zerlegten Zustand. Die Arbeiten, die hier ausgeführt werden, sind absolut perfekt. Wir dürfen überall hin - schauen und staunen! Anschließend checken wir unsere Maschinen und fliegen weiter Richtung Westen. Während Norbert und ich gleich durchfliegen, direkt bis **Big Spring**, machen die anderen noch einen Stopp in **Sweetwater**, einem kleinen Regionalflughafen ohne Towerkontrolle. Das Wetter ist mittlerweile herrlich geworden, blauer Himmel und sehr warm, allerdings ist es auch sehr windig. Wir landen auf der 17 mit 8.800 ft Länge, für uns also kein Problem. Früher war hier eine Fliegerschule der US-Airforce und es gibt dazu auch ein Museum, das man besichtigen kann. Wir müssen ein wenig warten, weil die Cessna ja einen Zwischenstopp gemacht hat. In der Zwischenzeit reserviere ich ein Zimmer im **Days Inn** und bestelle auch gleich das Taxi. Am Flugplatz steht ein großer Helikopter für die Brandbekämpfung. Nachdem wir unseren Flieger getankt und versorgt haben und die zweite Maschine gelandet ist, fahren wir mit dem Taxi in Stadt Big Springs. Die Stadt hat außer dem Museum nichts zu bieten. Das Museum wollen wir uns morgen anschauen. Das Days Inn liegt nicht ganz im Zentrum und so beschließen wir, uns in einem Liquide Store Bier zu kaufen und einfach in den gleich nebenan liegenden „Pizza Hut“ zu gehen. Das Essen ist ganz ok, der Kellner ist sehr freundlich. Schöne Frauen finden wir hier keine - die Kellnerinnen gewinnen sicher nicht im Schönheitswettbewerb. Wie jeden Abend - nach dem Essen fallen die Augen zu - jeder ist müde vom Fliegen, die Zeitumstellung ist noch nicht ganz verdaut!

6. Tag: US-Airforcemuseum Big Spring - Andrews - Pecos - Culberson - El Paso

Das Frühstück im Hotel hätten wir uns sparen können. Josef wollte schon Zitrone in den Kaffee geben, weil er meinte, das sei ein "seichter" Tee. Der Kaffee ist wirklich nicht zu trinken. Mit dem Taxi fahren wir zum Flughafen und verladen unser Gepäck. Anschließend nehmen wir das Auto vom Flughafen, das jedem Piloten kostenlos zur Verfügung steht (crew-car) und fahren damit zum **US-Airforcemuseum** am Flughafen in Big Spring. Das Gebäude ist auf der gegenüberliegenden Seite. Tom checkt die Cessna und begutachtet den Löschhubschrauber der Marke Sikorsky aus den 60er Jahren, der gleich hinter unseren Flugzeugen steht. Wir besichtigen das Museum. Es gibt keinen Eintritt zu zahlen, das Museum ist nicht sehr groß. Das Gebäude wurde während des zweiten Weltkrieges gebaut. Hier wurden die Piloten ausgebildet. Im Museum stehen die Trainer (Flugzeuge) sowie der Bug eines B52 Bombers. Wir klettern hinein und nehmen im Cockpit Platz. Was für ein "Uhrenladen", aber nach einigem Studium finden wir uns auch zurecht. Wir fahren zurück zum Flughafengebäude und dabei kommen wir an einem Gefängnis vorbei. Dieter outet sich als Gefängnis-Fan. Sein größter Wunsch wäre es, eine Führung durch solch ein Gefängnis zu machen - ist das normal? Normal oder nicht, wir checken unsere Maschinen und starten wieder Richtung Westen. Unser nächstes Ziel liegt nur ca. 30 Minuten entfernt - **Andrews**, ein kleiner unbedeutender Flughafen. Die Landschaft ist geprägt von der Ölindustrie. Alles extrem flach und trocken, überall stehen die Ölbohrtürme. Während des Anfluges denken wir noch, die Piste 20 hätte zum Wind besser gepasst. Der Wind bläst mit 16 bis 22 Knoten. Wir landen in Andrews (Kennung E11). Tom und die Crew der 182er tanken die Maschine auf. Wieder ist freundliche Hilfe zur Stelle. Weiter geht es nach **Pecos Municipal Airport**. Wir starten und fliegen über die Ölfelder, Plötzlich gibt die Verriegelung der Tür nach, die offensichtlich nicht richtig gerastet war. Zurück zum Flughafen. Wir landen nochmals und verriegeln die Türe ordentlich. Dann geht es weiter - zirka eine Stunde lang über flaches ödes Land. Nur Ölbohrtürme und ein wenig Landwirtschaft, sonst nichts. Wir landen in Pecos Mun. (KPEQ) und finden hier drei Pisten vor. Der Wind ist sehr stark, bei der Landung hat Norbert alle Hände voll zu tun, die Maschine sanft auf die Piste aufzusetzen, wir werden ordentlich durchgeschüttelt. Wir rollen zum Flugplatzgebäude und wir werden dort sehr freundlich empfangen. Jeder freut

sich über die 5 Piloten aus Austria. Man kommt schnell ins Gespräch. Wir nehmen eine Cola zu uns, dann geht es weiter nach **Culberson**. Wir starten auf der 27, steigen auf 6.500 Fuß und fliegen Westkurs auf unser nächstes Ziel Culberson. Der Flugplatz hat mehrere Pisten und nachdem wir keine Landeinformationen und auch kein Wetter bekommen, entschließen wir uns, den Platz zu überfliegen, um die Pistenrichtung feststellen zu können. Während wir das machen, hören wir bereits die Cessna. Irgendwie haben die das schon rausbekommen, welche Pistenrichtung die beste ist und die melden sich gleich - straight in „approach for 21“ in Culberson. Wir sind näher dran, gehen in den Gegenanflug, Endanflug und landen. Gleich nach uns kommt die Cessna rein und Dieter meint ganz frech, wir hätten ihnen die Vorfahrt genommen. Außer uns ist niemand da. Wir sind alleine am Flughafen, atmen die heiße Wüstenluft und fühlen uns wie Entdecker. Ganz alleine auf einem so großen Flugplatz. Die Hangars stehen offen, keiner da! Doch da kommt ein Mann auf seiner Harley und plaudert ein wenig mit uns, dann begibt er sich in seinen Hangar, in dem er sein eigenes Flugzeug baut. Wir starten und fliegen weiter. Die Landschaft ist einfach herrlich, große Weiten und da und dort ragen wieder kahle trockene Berge empor. Die Landschaft ist nicht bewohnt, still genießen wir die beeindruckende Szenerie. Nach einer Stunde des Staunens und stillen Aufsaugens der Gegend, landen wir in **El Paso Horizon Airport**. Tom und die anderen sind bereits am Boden, sie gebe uns noch einige Tipps für die Landung. Die Piste ist schlecht zu finden, sie ist sehr schmal und hat einen Knick. Mit diesen Informationen gewappnet finden wir natürlich die Piste gleich und ich lande sanft auf der Runway 26. Wir tanken unsere Maschinen, versorgen sie ordentlich, mit Scheiben reinigen und so, dann fahren wir wieder mit dem kostenlosen Auto des Flughafens in das **Microhotel**. Anschließend geht es ins Zentrum, wir suchen dort verzweifelt eine nette Gegend, mit netten Restaurants, leider vergebens. **El Paso** ist Grenzstadt zu Mexiko, liegt am zum Rinnsal verkommenen Rio Grande und hat ca. 1 Mio. Einwohner. Auf der anderen Seite des Flusses liegt **Ciudad Juarez** mit über 500.000 Einwohnern und mit der höchsten Kriminalitätsrate (über 2.000 Morde pro Jahr), da müssen wir nicht hin! Wir fahren zurück zum Hotel und suchen uns ein nettes mexikanisches Restaurant. In diesem Restaurant kann man wenigstens mal im Freien sitzen - ist das herrlich! Das Essen schmeckt sehr gut, anschließend geht es zurück ins Hotel.



07. Tag: El Paso - Demning - Cochise - Pinal - Ryan/Tucson

Nach dem Frühstück fahren wir zum Flughafen. Mittlerweile hat sich Tom schon an den Verkehr gewöhnt und kennt sich auch ganz gut aus. Wieder herrliches Wetter, die Temperatur so um die 18 Grad. Am Flugplatz Horizon (T27) stehen unsere beiden Maschinen so wie abgestellt und wir beginnen sogleich mit dem Checken. Ich versuche mir meinen Flugplan ausdrucken zu lassen, was gar nicht so leicht ist. Endlich finde ich eine nette Dame, die mir die zwei Seiten ausdruckt. Wir rollen auf die Startstelle 26, die Cessna Skyline startet vor uns. Ich sitze heute am Steuer unserer Cherokee. Nach dem Start sagt mir die Bodenstation, dass ich meinen USB-Stick vergessen habe, der Verlust ist verschmerzbar. Wir fliegen unter der Kontrollzone von **El Paso** Richtung Norden und gehen dann auf Westkurs Richtung Demning (KDMN). Die Landschaft erinnert immer wieder an die Wild-West-Filme und an die Siedler, die hier wohl einst durchgezogen sein müssen. Nach etwa einer Stunde landen wir in **Demning**. Der Flugplatz ist schon von weitem auszumachen. Wir hören unsere Freunde, die mit der Skyhawk die Funksprüche absetzen. Kurz nach ihnen landen wir auf einer schönen langen Piste. Dieser unkontrollierte Flugplatz ist sehr groß, es stehen nur wenige Flugzeuge herum. Nur eine Ultralight Maschine parkt neben uns und fliegt gleich weiter nach Kalifornien. Eine Turbinen-Single landet und tankt auf. Dann geht es weiter über das San-Simon-VOR nach **Cochise**. Morgens war die Luft noch ruhig, doch nun setzen wieder Turbulenzen ein und die Maschine wird hin- und hergeworfen. Nach dem San Simon VOR müssen wir über einen hohen Berg und dann steil absteigen nach Cochise. Zuerst kahle hohe Berge, dann eine weite Ebene, im Hintergrund wieder felsige Gebirge, über uns der blaue Himmel - einfach herrlich. Wir suchen den Flugplatz. Es ist gar nicht so einfach, die Piste auszumachen. Erst drei Meilen vorher sehen wir die Landebahn. Kräftige Turbulenzen schaukeln uns hin und her, dennoch landen wir sanft und rollen zur FBO. Eine nette Dame empfängt und versorgt uns mit Getränken und Informationen. Der Platz liegt völlig einsam in einer Landschaft, auf die der Begriff „Wilder Westen“ wirklich zutrifft. Die Dame vom FBO meint, Klapperschlangen gibt es hier genügend und der Begriff "the snakes are out" mahnt zur Vorsicht. Die Schlagen sind nach der kalten Zeit wieder aktiv. Es ist nichts los am Platz nur zwei drei Landungen pro Tag hat diese Dame zu bewältigen, nicht wirklich Stress! Wir starten von Cochise und jetzt fliegt Norbert und wir haben die Stadt **Tucson** vor uns. Hier gilt es die Kontrollzone zu umfliegen. Wir fliegen an einem hohen kahlen Bergrücken entlang und beginnen sodann den Anflug auf **Pinal Airpark**. Hier stehen hunderte Verkehrsmaschinen und warten entweder auf einen neuen Einsatz oder

aber auch auf die Verschrottung. Das Ganze ist ein riesiger Flugzeugfriedhof. Schon beim Anflug sieht man das Ausmaß dieses Areals. Die Piste ist natürlich elendslang, denn hier landen ja auch die "Big Boys" wie Boing 747 usw. Für uns ist also genügend Platz und Norbert hat kein Problem, die Maschine zu landen. Allerdings dauert das Rollen auf der Piste bis zum Ende ewig. Wir parken unsere Maschine gleich neben der Cessna. Der Fuel-Truck bringt uns Sprit. Ganz heimlich gelingt es uns auch einige Fotos zu schießen, denn Fotografieren ist hier verboten. Der letzte "Leg" liegt vor uns von Pinal nach **Ryan** am Stadtrand von **Tucson**. Der kontrollierte Platz ist leicht auszumachen. Diesmal lande ich auf der Piste 24L. Wir parken unsere Maschine und warten auf das Taxi. Nach einer Stunde kommt das endlich und fährt uns ins Zentrum. Der Taxifahrer bringt uns in das **Motel Lazy eight** und wir beziehen zwei Zimmer. Gleich nebenan ist ein Steakhouse und wir essen hervorragende Steaks. Anschließend planen wir noch die nächsten Flüge und trinken zwei Runden Bier.

08. Tag: Pima Air & Space Museum - Stellar Airpark - Phoenix

Wieder mal haben wir übersehen, dass wir gestern eine Zeitzone überflogen haben. Daher sind wir alle um eine Stunde zu früh dran und in unserem Hotel gibt es um 06.30 Uhr noch kein Frühstück. Nach dem Frühstück bestellen wir das Taxi und warten wieder eine geschlagene Stunde auf den Wagen mit dem alten mexikanischen Driver, der uns schon gestern hat warten lassen. Er bringt uns zum **Pima Air & Space Museum**, zum drittgrößten Flugzeugmuseum der Welt. Einige Hangars sind voll von Raritäten, wie z.B. 3 B52 Bomber oder aber auch Lockheed Black Bird usw. Rund dreihundert Flugzeuge sind hier ausgestellt! Mit einem offenen Anhängerzug fahren wir an den Raritäten vorbei. Ein ehemaliger Pilot erklärt sehr anschaulich die Geschichte der Ausstellungsstücke. Beim Anfahren vergisst er die Handbremse zu lösen, wir alle denken, hoffentlich ist er damals besser geflogen als er heute mit dem Anhängerzug fährt! Unter den Flugzeugen befinden sich auch einige außer Dienst gestellte Präsidentenmaschinen von John F. Kennedy und große Cargo-Maschinen. Auch einige ausgemusterte Tanker für die Luftbetankung stehen hier der Öffentlichkeit zur Verfügung. Wir verbringen den ganzen Vormittag im Paradies, einfach ein Muss für Piloten. Nach einem kleinen Mittagessen im Buffet bestellen wir wieder ein Taxi, auch diesmal warten wir wieder länger als eine Stunde. Wir überlegen schon ein Taxiunternehmen in den USA aufzumachen, denn das haut überhaupt nicht hin! Endlich kommt unser "Cab". Der Fahrer ist ein Perser. Zurück am Flughafen, an dem unsere Flugzeuge parken, checken das Wetter für unseren geplanten Flug. Während Norbert und ich direkt Westkurs Richtung **Stellar Airpark** (www.stellarairpark.org) fliegen, umrundet die Cessna 182 **Tucson**, weil sie die **Biosphäre 2** sehen wollen, die nördlich der Stadt liegt. Dieses Experiment ist völlig unter Glas erbaut, es stellt sogar den Sauerstoff für die Luft selber her. Das Wetter ist jetzt ein wenig dunstiger. Schon der Anflug lässt erwarten, das ist ein besonderer Platz. Ein Airpark ist eine eigene kleine Stadt. Die meisten der Hausbesitzer haben ein eigenes Flugzeug und einen eigenen Hangar. Wir landen, alles perfekt gepflegt, die Sprinkleranlage sprenkelt den perfekt geschnittenen Rasen. Die Cessna kommt ein wenig später, weil die Besatzung den erwähnten Umweg geflogen ist. Wir warten und betrachten die abgestellten Flugzeuge. Am Flugplatz arbeitet ein Mann in seinem Werkstattanhänger. Er ist der Besitzer des Flugplatzes und lebt seinen amerikanischen Traum. Er besitzt mehrere Flugzeuge, darunter Kitfox, Waco, Glasair, und zudem besitzt er auch einen Rennwagen, der im Anhänger Platz findet, der an einem riesigen Wohnmobil angehängt ist. Mehrere Hangars benützt er selber, für seine Flugzeuge und für seine Hobbys. Das ist ein Leben! Obwohl dieser Herr wahrscheinlich mehr Geld aktuell in der Hosentasche hat als unsere gesamte Reise kosten wird, ist er dennoch sehr hilfsbereit, freundlich und bringt uns auch noch zum Hotel Windmill. Wir sind alle begeistert von diesem Mann, der eine sympathische Ausstrahlung hat. Im Hotel die erste Überraschung: das Hotel ist ausgebucht. Nun beginnt eine stundenlange Suche nach freien Hotelzimmern. Wir fahren mit dem Taxi mindestens sieben Hotels an, alle ausgebucht. Dann hat unser Taxifahrer die leuchtende Idee, dass im Zentrum von **Phoenix** etwas frei sein könnte und tatsächlich, wir finden Platz im **Best Western Chandler**/Phoenix. Wir haben das Taxi länger als eine Stunde und zahlen nicht mehr als ca. 50 Dollar. Das ist wirklich günstig. Der Tag war anstrengend, dennoch planen wir noch unseren Flug für morgen. Anschließend geht es noch zum Abendessen in ein Koreanisches Restaurant. Die Koreaner sind mir nicht wirklich sympathisch, aber das Essen war ok. Beim Nachhauseweg kaufen wir in einem "Liquid Store" ein 6-Pack und trinken im Zimmer noch ein Bier. Irgendwie kommen wir uns schon vor wie anonyme Alkoholiker, die sich illegal „Stoff“ besorgen!

09. Tag: Sedona - Flagstaff - Las Vegas

Der Taxler von gestern holt uns vom Hotel ab und wir fahren zum Flughafen "Stellar Airpark". Heute steht **Las Vegas** am Programm, aber zuerst fliegen wir noch nach **Flagstaff**, weil Tom und Dieter unbedingt mal den Fuß auf die Route 66 stellen wollen, die hier vorbeiführt. Das Wetter ist heute nicht so gut, etwas dunstig und schlechte Sicht, aber dennoch gut fliegbar. Ich fliege, Norbert funkt. Wir fliegen an drei Flughäfen vorbei, alle D-Airspace. Norbert funkt kurz mal rein und gibt Bescheid, dass wir die Kontrollzone südlich umfliegen. Dann steigen wir, denn unser erster Flugplatz, **Sedona**, liegt auf 4.800 Fuß. Der Flughafen Sedona ist einzigartig, umgeben von schroffen Bergen liegt er auf einen Hochplateau. Wie ein Adlerhorst thront er hoch oben in den Bergen - einfach grandios!! Die Landung ist ein wenig spektakulär, unsere Piper wird hin- und hergeworfen, aber dennoch setze ich "relativ" sanft auf. Wir rollen zum FBO und warten auf die Cessna. Die ist eben gelandet und rollt weiter. Wir nehmen an, sie macht noch eine zusätzliche Landung, weil der Platz so schön ist, aber sie startet und meldet sich nicht mehr. Wir warten noch ein wenig, dann fliegen auch wir weiter nach Flagstaff. Auch diese Strecke fliege ich und Norbert ist am Funk. Wir steigen auf 8.500 Fuß und nach wenigen Meilen ist auch **Flagstaff** schon in Sicht. Norbert nimmt Kontakt auf, die Landerichtung ist südlich und so gehen wir in den Gegenanflug. Vor uns landet eine Dash 8, "you are number two" kommt es aus dem Funk, wir verlängern unseren Gegenanflug. Gleich darauf bekommen wir die Landefreigabe "15BC - cleared to land". Der Wind bläst sehr stark und es ist "saukalt", ich denke so um die maximal 8 Grad plus. Wir haben alle die kurzen Hosen an und wir frieren sehr. Im FBO gibt es zuerst mal warmen Kaffee. Wir bekommen wieder ein "crew-car" und fahren damit ins Zentrum von Flagstaff. Flagstaff liegt direkt an der Route 66 und es gibt auch ein historisches Zentrum. Wir spazieren herum, aber es ist wirklich extrem kalt. Während die einen einkaufen gehen, wärme ich mich in einem Restaurant auf. Das Wetter wird schlechter, der Wind wird stärker. Die Bergspitzen rund um Flagstaff sind mit Schnee bedeckt! Wir checken das Wetter und sehen, dass eine Kaltfront mit Regen und extremem Wind auf uns zukommt und dass diese Front am späteren Nachmittag Las Vegas erreicht. Das Wetterbriefing sagt uns, dass mit Vereisung zu rechnen ist und dass es entlang unserer Route immer wieder zu "windshare" kommt. Gemeinsam mit einem einheimischen Piloten besprechen wir unser Vorhaben und auch er meint: "A little bit risky". Wir wollen nichts riskieren. So entscheiden wir, nicht zu fliegen, und stattdessen ein Auto zu mieten und damit nach Las Vegas zu fahren. Die Fahrt mit dem Auto führt uns über Kingman nach Las Vegas. Norbert ist unser Fahrer. Er ist ein wirklich guter Driver. Die Fahrt dauert ca. 3 Stunden. Zuvor besuchen wir noch den **Hoover Dam**. Dieser Staudamm ist ein Wunderwerk der Technik. Er wurde in den letzten Jahren zu einem Besucherpark umgebaut. Der Hoover Dam staut den Colorado River zum Lake Mead auf. 1936 wurde der 223 m hohe Damm fertig gestellt und ist seither DIE Touristenattraktion. Die Hauptstraße führt nun nicht mehr über den Damm, denn es wurde eine spektakuläre Brücke gebaut, über die der Verkehr nun rollt. Es ist schon dunkel, als wir am Damm ankommen. Daher bleiben wir nur kurz und fahren weiter nach Las Vegas. Am **Stratosphäre Tower** steige ich aus und treffe mich mit Walter und Helen. Sie sind weitschichtig mit mir verwandt und waren vor wenigen Jahren bei mir in Österreich zu Besuch. Ihr Haus ist unweit vom Zentrum, nur ca. 5 Kilometer vom Strip entfernt. Meine Freunde suchen sich ein Zimmer, während ich bei Walter und Helen bleibe. Ihr Haus ist ein richtiges amerikanisches, mit großem Swimmingpool. Große Räume und natürlich ein großer TV-Gerät inmitten des Wohnzimmers gehören einfach dazu.

10. Tag: Las Vegas

Frühstück mit Helen und Walter. Helen ist die Tochter der Schwester meiner Großmutter, die in England geboren und dann nach Las Vegas ausgewandert ist. Sie arbeitete viele Jahre als Tänzerin in diversen Shows in Las Vegas. Walter, ihr Mann, war Show-Direktor. Sie lernten sich bei der Arbeit kennen. Ich verbringe den Vormittag mit den beiden und werde zum Mittagessen in ein sehr schönes Restaurant eingeladen. Die anderen sind im **Hotel Mirage** untergebracht. Wir treffen uns im „Hooters“, ein Restaurant, in dem die Serviererinnen kurze sexy Röckchen tragen. Diese Fast-Food-Restaurants gibt es überall in Amerika. Meine Freunde haben Karten für „The Blue Man Group“ gebucht. Ich war schon zweimal in Las Vegas, aber es ist immer wieder beeindruckend. Die vielen Lichter, die großen Hotels und viele Besucher aus aller Welt. Die Weltwirtschaftskrise 2008/09 hat auch vor Las Vegas nicht halt gemacht. So ist z.B. das **City Center** zwar außen fertig, aber der Innenausbau ist noch nicht vollendet. Die Anzahl der Touristen ging in dieser Zeit das erste Mal zurück! Die Wartezeit verbringe ich, während meine Freunde das Musical "The Blue Man Group" anschauen, im **MGM Grand Hotel** an der Bar. Nach dem Musical treffen wir uns und schlendern noch ein wenig durch Las Vegas, immer den "Strip" entlang. Wer hier Geld ausgeben will, hat damit überhaupt kein Problem. Die Casinos der großen Hotels wie MCM, Bellagio, Luxor, Venice, New-York-New-York usw. bieten dazu viel

Gelegenheit, aber auch andere Touristenattraktionen wie Shows und Musicals sind dazu geeignet! Tom findet heraus, dass es da eine neue Attraktion gibt, die **Fremont Street**. Millionen von LED-Lichtern zaubern Bilder auf einen Gewölbehimmel. Zahlreiche Casinos befinden sich in diesem Bereich. Die Besucher können auf einer Seilrutsche durch die lange Gewölbehalle gleiten. Ein Schlagzeuger spielt auf alten Plastikkübeln und Blechwannen. Gleich gesellt sich ein Passant dazu, der das offensichtlich auch ganz gut kann, und schnell kommt so was wie Stimmung auf. Erst als der Schlagzeuger dann, fast schon aufdringlich, nach Geld verlangt, verlassen wir die Szene und suchen eine Bar auf. Wir werden alle nach unserer ID (Personalausweis) gefragt, die dann auch kopiert werden. Warum das so ist, keine Ahnung. In der Bar führen zwei Barmaids extreme Sprüche, das Wort "fuck" kommt öfter als einmal vor. Wir trinken noch ein Bier und ich verabschiede mich. Walter und Helen holen mich vom "Golden Nugget" ab.

11. Tag: Skywalk Grand Canyon - Kingman - Flagstaff

Zeitig brechen wir auf, Walter und Helen bringen mich zum Hotel Mirage, wo meine Freunde schon auf mich warten. Unser Ziel ist nun wieder **Flagstaff**, wo unsere Flugzeuge geparkt sind. Am Weg dorthin möchten wir den **Skywalk** besichtigen, eine neue Attraktion. Dort kann man hoch über dem **Grand Canyon** einen Rundgang, quasi über dem Canyon schwebend, machen. Die Fahrt dorthin ist sehr schön. Die Landschaft mit den weiten Ebenen und mit den steil aufragenden Felsen ist beeindruckend. Die wüstenähnliche Gegend begleitet uns bis zum Skywalk. Die Straße endet an einem großen Parkplatz, wo sich das Visitorcenter befindet. Man kann aus verschiedenen Touren wählen. Die Tour inkl. Skywalk kostet $ 75, nur Dieter und Norbert machen die Tour, denn ich kenne den Grand Canyon ja schon von einer Reise 1997. Wir bleiben im Auto und suchen einen anderen Weg zum Canyon. Dabei haben wir ein sehr enttäuschendes Erlebnis. Wir parken bei einer Ranch und wollen zu Fuß weitermarschieren. Plötzlich folgt uns ein Kleinbus. Eine unfreundliche Dame fordert uns sehr forsch auf, sofort umzukehren. Als wir zu unserem Auto kommen, wartet bereits ein Security Guide und erklärt uns, dass wir hier nicht gehen dürfen. Er fragt uns, ob wir Fotos gemacht haben. Wir haben keine Fotos gemacht und sind über das forsche Verhalten der Einheimischen sehr verärgert. Wir verlassen die Ranch mit dem Auto. Der Security Mann mit seinem Kleinbus folgt uns. Wir fahren ein Stück, der Kleinbus immer hinter uns her. Wir bleiben stehen und verstehen die Welt nicht mehr - was ist denn mit denen los? Als wir umdrehen wollen, verstellt uns der Kleinbus die Fahrt. Der Security Mann springt aus und er will uns die Rückfahrt zum Visitorcenter verbieten. Erst als wir ihm erklären, dass zwei von uns eine Tour gebucht haben und dass wir die abholen müssen, lässt er uns fahren. Die ganze Skywalk-Geschichte ist eine reine Abzocke. Ich hab mir fest vorgenommen, jedem darüber zu berichten, wie unfreundlich und unverständlich sich die "Aufpasser" hier verhalten. Norbert und Dieter kommen von ihrer Tour zum Skywalk zurück und sind wenigstens begeistert. Die Fahrt geht weiter nach **Flagstaff**. Die Strecke ist sehr schön, immer wieder extreme Weiten, Berge, Hügel und karge Steppenlandschaft. In **Kingman** besuchen wir einen "Gun-Shop". In Amerika kann sich jeder eine Waffe kaufen. In Arizona muss man jedoch mindestens 21 Jahre alt sein und es wird gecheckt, ob es Vorstrafen gibt. Es gibt alles in dem Shop, vom Maschinengewehr bis zur Jagdflinte. Auch die in Österreich produzierte „Glock“ gibt es. Nach einem kurzen Stopp in einem Hamburger-Restaurant in Kingman geht es weiter auf der Autobahn, bergan Richtung Flagstaff. Der Schnee wird immer mehr. Schon liegt eine geschlossene Decke, so richtig Winter! Als wir in Flagstaff ankommen, suchen wir ein Motel und werden im **Motel 6** fündig. Am Abend fahren wir in das bekannteste Lokal in Flagstaff, eine richtig alte Blockhütte, die als Wahrzeichen der Route 66 gilt. In der Hütte gibt es ein offenes Feuer, aber leider kommt keine richtige Stimmung auf. Zum Einen ist es kalt in der Hütte und zum anderen ist als Abendprogramm ein Schätz- und Ratespiel angesagt. Dieses Programm ist nichts für uns. Nach einigen Budwiser Bierchen gehen wir zu Bett.

12. Tag: Page - Marble Canyon - Lake Powell - Monument Valley

Das Wetter ist herrlich, ein richtiger Wintertag mit minus 5 Grad und blitzblauem Himmel. Nach dem Frühstück laden wir bei AT&T unsere amerikanische Telefonkarte wieder auf und fahren dann zum Flugplatz, wo wir auch unser Auto zurückgeben können. Die Flugplanung ist bereits gemacht und nun gilt es unsere verschneiten Flugzeuge wieder flott zu machen. Bei der Cherokee fehlt Luft im Reifen, zudem ist das Staudruckrohr (Fahrtenmesser) verbogen. Die Cessna springt nur widerwillig an, aber finally bekommen wir alles wieder hin. Wir starten Richtung **Page**. Nach dem Start springt die Tür auf meiner Seite wieder mal einen Sprung auf. Wir müssen nochmals landen, aber dann geht es los,

weg aus dem Schnee. Der Flughafen Flagstaff liegt auf 7.014 Ft, also auf über 2.000 Meter Seehöhe. Bei dieser Höhe braucht das Flugzeug schon ein wenig länger zum Abheben und dabei ist es wieder gut, dass es so kalt ist. Auf der Strecke nach Page kommt man aus dem Staunen nicht raus. Wir fliegen über endlose Weiten mit rötlicher Erde, über erloschene Vulkane, auf der westlichen Seite ragt der mächtige Grand Canyon auf. Immer wieder tun sich steile Klüfte auf. Man hat irgendwie das Gefühl, dass die Erde auseinander gerissen wurde. Immer wieder stehen Kegel in der flachen Landschaft, die rund herum abbrechen. Nur wenige Schotterstraßen durchziehen die Landschaft und hin und wieder sieht man auch mal Häuser. Von weitem sieht man schon **Page**, denn eine Fabrik mit vier rauchenden Schloten steht an der östlichen Seite der Stadt. Norbert landet und ich setze meine Funksprüche ab. Der Flughafen ist groß und einige Jets stehen herum. Nach der Landung werden wir von 4 Mitarbeitern in Empfang genommen. Nach einem kurzen Aufenthalt setzen wir unseren Flug nach **Marble Canyon** fort. Dieser kleine Flugplatz liegt am Eingang des Grand Canyons, ebenfalls in einem engen Tal. Die schmale Piste juckt uns. Wir wollen unbedingt wissen, wie es ist dort zu landen ist. Die Piste ist in keinem guten Zustand und noch dazu sehr schmal, aber für uns geübte Piloten kein Problem. Am Ende der Piste stehen einige Häuser und auch eine Werkstatt, in der ein Herr an etwas bastelt. Wir fragen ihn, ob wir für die Landung etwas bezahlen müssen, er meint dass er glaubt dass es kostenlos ist. Die Cessna Crew fliegt einige Touch&Gos und auch Norbert fliegt mit Tom eine Runde mit der Cherokee. Dieser Flugplatz ist fantastisch, rings herum die steil aufragenden kahlen Felsen, dazwischen ein Tal mit einer Straße durch und eben ein Flugplatz. Kein Mensch schert sich um uns. Während die Cessna und die Cherokee in der Luft sind, genehmige ich mir einen Kaffee von der gegenüberliegenden Tankstelle. Wir fliegen zurück nach Page und landen. Tom meint, dass bei der Cessna irgendwas mit der Zündung nicht ganz in Ordnung ist. Wir holen uns technische Verstärkung vom FBO und der meint: kein Problem, wir sollten halt nur einfach schon beim Start leanen (Sprit abmagern wegen der Höhe). Der Flieger ist gleich wieder flott gemacht und mit vollen Tanks starten wir den **Lake Powell** entlang. Wir möchten nebeneinander fliegen, aber irgendwie finden wir nicht so richtig zusammen. Die Landschaft entlang des Lake Powell ist beeindruckend. Wir fliegen in Schlangenlinien den Fluss entlang - Richtung **Monument Valley**. Die Fels- und Bergformationen werden immer markanter. Je näher wir nach Monument Valley kommen, desto schöner und markanter wird die Landschaft. Der Flugplatz von Monument Valley kann nur aus einer Richtung angeflogen werden, Durchstarten ist durch den am Ende der Piste liegenden Fels nicht möglich. Also volle Konzentration, wir landen auf der Piste 16. Die Cessna ist vor uns gelandet. Alle sind begeistert und wir beschließen noch eine Fotosession zu fliegen. Es gelingt uns einige schöne Fotos von beiden Maschinen im Flug zu machen. Wir landen, ebenso die Cessna. Die machen aber noch einen kurzen Rundflug, können einfach nicht genug bekommen von der herrlichen Landschaft, wo noch dazu nun die Sonne tief steht und alles in Rot getaucht wird. Wir versorgen unsere Maschine und werden von der **Monument Valley Lodge** abgeholt. Nach einer ergebnislosen Suche nach einem Restaurant kehren wir in die Lodge zurück und essen dort. Der Tag war lang und ereignisreich, alle sind müde. Ein Gute Nacht Bier gibt es nicht, denn Alkohol ist im Bundesstaat Utah (dry country) nicht erlaubt.

13. Tag: Atztec

Der Wind bläst um das Hotel, die Wolken hängen morgens noch tief. Das heißt nicht Gutes! Gestern Abend noch hatten wir so schönes Wetter, heute Regen und Wind. Wir frühstücken erst mal im Hotel, so richtig mit Eierspeis, Omelett, Schinken und so weiter. Anschließend checken wir das Wetter übers Internet. Es soll schöner werden, aber windig. Wir machen gemeinsam die Flugplanung. Zuerst soll es nach **Atztec** gehen und von dort dann südlich nach **Santa Fe**. Vom Hotel bzw. von unserer Lodge sieht man schön den Flugplatz, ganz einsam stehen unsere zwei Flieger am Platz. Die Piste endet an einem Steilhang bzw. an einer Felswand, an deren Grund die Lodge hingebaut wurde. Mit dem Shuttlebus fahren wir zum Flugplatz und beladen und checken unsere Flugzeuge. In der Nacht war der Wind so stark, dass die Cessna seitlich verschoben wurde. Wäre sie nicht angehängt gewesen, wäre sie wahrscheinlich ohne uns abgeflogen! Der Wind dreht und bläst ordentlich. Da die Piste aber abfallend ist, dürfte die Beschleunigung kein Problem sein. Norbert fliegt heute und startet auf der abschüssigen Piste. Es beutelt uns ordentlich durch, aber wir kommen sicher weg und schon geht es direkt in das Monument Valley hinein. Immer wieder werden wir kräftig durchgeschüttelt, dennoch bleibt Zeit, die herrliche Landschaft zu genießen. Steile Felstürme ragen auf, meist ist oben drauf ein Plateau, das rings herum steil abfällt. Manchmal stehen aber nur noch sehr hohe Säulen. Das Monument Valley wird von einer natürlichen Mauer abgeschlossen und dann geht es eben weiter. Der Wind wird immer stärker, in weiter Entfernung sieht man auch einen Sandsturm, aber der betrifft uns nicht. Wir fliegen in die gleiche Richtung wie der Sturm, seitlich vorbei. Jedoch Richtung Atztec wird der Wind immer kräftiger und böiger ist er

nun auch noch dazu. Der Anflug auf **Atztec** ist etwas schwierig, die Piste, die für den heutigen Wind genau passen würde ist gesperrt, da sie erneuert wird. Norbert landet die 22. Wir haben den Wind leicht von der Seite, aber dennoch setzen wir sicher auf. Hinter uns kommt auch gleich die Cessna rein, wir warten am Pistenende die Landung ab. Dann rollen wir zum Apron. Es ist schwierig, den Flieger beim Rollen stabil zu halten, da immer wieder kräftige Böen am Flugzeug rütteln. Als wir unsere Flieger abgestellt haben, sehen wir erst, dass wir da im absoluten Nichts gestrandet sind. Es gibt zwar einen verdreckten Raum, in dem sich der Airportmanager aufhalten sollte, der ist aber nicht anwesend! Alles offen - keiner da! Wir suchen nach jemandem, der uns beim Tanken behilflich sein könnte. Fehlanzeige! Nach einiger Zeit kommt endlich ein Lastwagen, der Schuttmaterial ablädt. Der Fahrer verständigt den Flugplatzbetreiber und tatsächlich: es kommt eine Frau, die uns beim Tanken behilflich ist. Sie nimmt uns dann auch noch in die "Stadt" Atztec (eher wohl ein Dorf) mit und lädt uns bei einem Restaurant ab. Wir essen eine Kleinigkeit und checken nebenbei das Internet, um neue Erkenntnisse über das Wetter zu bekommen. Leider bleibt es heute noch sehr windig. An ein Starten ist an diesem Tag nicht zu denken. Wir gehen zu Fuß zum Flugplatz, der auf einem richtigen Hochplateau liegt. Wir wollen die Entscheidung um 17.00 Uhr gemeinsam treffen, ob wir fliegen oder nicht. Norbert und Tom schreiten die neue Piste ab, die gerade in Bau ist, und werden dabei fast verblasen. Die Entscheidung ist gefallen, wir bleiben in diesem verlassenen Nest bis morgen und wollen früh starten, denn da sollte das Wetter besser sein. Wir packen unsere sieben Sachen und marschieren vom Flugplatz hinunter in den Ort. Am Weg dort hin werden wir vom Flugplatzbetreiber aufgelesen, der uns in seinem Pick-Up mitnimmt und in ein heruntergekommenes Motel bringt. Da es weit und breit keine Bar gibt, besorgt unser Vermieter einige Dosen Bier, so dass wir nicht völlig entwöhnt werden.

14. Tag: Santa Fe - Roswell

Heute wollen wir früh starten, denn morgens ist der Wind viel weniger als gegen Mittag. Sep und Dieter gehen mit mir frühstücken und um 08.00 Uhr holt uns Mike, der Besitzer des Flugplatzes, mit seinem Wagen ab. Er bringt uns zu seinem Airport. Momentan hat es nicht viel Wind, aber es ist sehr kalt, jedenfalls unter null Grad. Wir checken unsere Maschinen und zuerst startet die Cessna-Crew. Der Starter ist schon ein wenig marode, aber sie bringen die Mühle zum Laufen. Unsere Piper tut sich ebenfalls ein wenig schwer mit dem Starten, es ist halt zu kalt. Die Cessna rollt zur Startstelle und wir erwarten den Start, doch daraus wird nichts. Es gibt Probleme mit dem Drehzahlmesser. Dieser überdreht und hat Öl im Gehäuse. Das schaut gar nicht gut aus, auch wir stellen unsere Maschine wieder ab. Mike hat den Vorgang am Funk mitverfolgt und steht gleich mit Rat und Tat zur Seite. Schnell ist die Cowling abmontiert und Mike und Tom lassen die Maschine nochmals auf vollen Touren laufen, um zu sehen, ob die Leistung stimmt. Wir telefonieren auch mit Jake in Dallas, um abzuklären, ob das Problem bekannt ist. Jake und Mike meinen, das sollte kein Problem sein. Nach einiger Zeit läuft der Drehzahlmesser wieder normal. Mir ist bitterkalt und ich mag mir gar nicht vorstellen, noch eine Nacht in diesem Nest bleiben zu müssen. Nachdem die Cowling montiert ist und nochmals ein Probelauf gemacht ist, wird entschieden, es passt und wir können fliegen. Wir starten Richtung Osten. Das erste Ziel **Santa Fe**, liegt nochmals auf ca. 6.348 ft, das sind mehr als 2.000 Meter! Die Strecke dort hin ist sehr zerklüftet und sehr karg. Der Boden braun, nur wenige Büsche und ganz wenige Straßen durchziehen die Landschaft. Wir müssen auf 8.000 ft. steigen, um über die Berge zu kommen. Obwohl wir so hoch sind, schaut alles eigentlich flach aus. Santa Fe hat 3 Pisten und ist Class D Airspace. Ich fliege, Norbert macht den Funk. Schön langsam gewöhnen wir uns an den Slang und an die Sprechgruppen. Wir bekommen die Piste 20 und fliegen über den rechten Gegenanflug in den Quer- und Endanflug und setzen sanft auf, obwohl es schon wieder windig ist. Am Flughafen stehen allerhand Raritäten herum, so z.B. eine PC21 der US-Airforce, ein Cirrus-Jet, der gerade sein Erprobungsprogramm fliegt, King Air usw. usw. Der FBO bietet für Piloten alles, was das Herz begehrt: Kaffee vom Feinsten, eine Lounge, einen Briefingraum und so weiter. Wir planen unseren nächsten Leg nach **Roswell**. Diesmal fliegt Norbert und ich funke. Das erste Stück der Reise ist ähnlich wie die Strecke vorher. Ganz wenig besiedelt, einige Steinhügel und wenig Grün. Der Wind wird stärker und unsere Maschine geht auf und ab und links und rechts... Als wir unserem Ziel dann endlich ein wenig näher kommen, flacht die Landschaft ab und verändert sich in einen flachen, sandigen Boden. Wir fliegen eineinhalb Stunden, dabei reden wir nicht viel, manchmal funken wir Bord zu Bord mit der Cessna, aber sonst genießen wir die Landschaft. An das Schaukeln haben wir uns schon gewöhnt. Als wir näher an Roswell kommen, merken wir am Funkverkehr, auf diesem Flughafen ist wirklich was los. Die Cessna hat uns überholt und meldet sich zuerst. Auch Roswell hat drei Pisten, die längste davon ist 13.000 ft, das sind mehr als 4 Kilometer Pistenlänge! Wir melden uns und bekommen die Piste 17, die immerhin noch 9.999 ft. hat, also rund 3 Kilometer, das sollte

reichen. Wir landen und rollen zum Taxiway. Erst jetzt realisieren wir, dass es sich auch bei diesem Flughafen um einen Flugzeugfriedhof handelt. Mindestens 200 Flugzeuge, vorwiegend alte DC9 von American Airlines, stehen hier geparkt und sehen ihrer Verschrottung entgegen oder werden für eines der Dritte-Welt-Länder wieder flott gemacht. Auf so einem großen Flughafen ist man ein wenig verloren. Prompt nehmen wir die falsche Abzweigung und werden vom Ground Control aufgefordert, umzudrehen. Wir finden unsere endgültige Parkposition und werden auch dort wieder freundlich empfangen. Als wir aussteigen, strömt uns herrlich warme Luft entgegen, endlich wieder sommerliche Temperaturen so um die 25 bis 28 Grad! Tom und Norbert reparieren die Tür der Cessna, da sie sich nicht mehr verschließen lässt, während Dieter und ich ein Mietauto checken. Roswell ist die Stadt, in der der Legende nach UFO's gelandet sein sollen. Es gibt ein Museum, das wir uns natürlich anschauen. Außer einigen Bildern und einigen Artefakten gibt es nichts zu sehen, ich bin eher enttäuscht. Die Stadt selber hat eine weite Ausdehnung, so wie es hier üblich ist. Im „Pizza-Hut" essen wir zu Abend und vorher bringen Norbert und Tom bei einem AT&T Shop noch das Handy in Gang. In einem Motel beziehen wir die Zimmer, wir sind alle ein wenig müde.

15. Tag: Portales - Amarillo

Frühstück bei „IHOPE", einem Restaurant, das 24 Stunden offen hat. Zwei Spiegeleier sunny-side-up, Hushbrowns, Toast und zwei Stück of Bacon, Orangensaft und eine bodenlose Tasse Kaffee um 6,50 USD. Wir fahren mit unserem Mietwagen zum Flughafen von Roswell und geben das Auto zurück. Herrliches Wetter, so um die 20 Grad. Wir betanken unsere Flugzeuge und rollen dann auf die Piste 21, starten und fliegen nordöstlich in Richtung **Amarillo**. Ich fliege, Norbert funkt und navigiert. In **Portales** landen wir und die Crew der Cessna wechselt den Piloten. Auch Portales ist ein großer Flugplatz, aber ohne Kontroll-Tower. Nur wir und eine Mooney sind am Platz. Nach kurzer Pause für die Flugplanung für die nächste Strecke geht es weiter. Norbert sitzt links und wir starten Richtung Amarillo. Wir suchen den neuen Flugplatz, an dem wir Heli Burner treffen werden. Der Flugplatz hat noch keine Kennung und daher sind wir auf die Koordinaten angewiesen, die wir von Heli in Österreich bekommen haben. Der Flugplatz heißt "River Fall", wir finden ihn nach zirka 45 Minuten Flugzeit. Eine schöne große Piste, allerdings mit noch keinen Markierungen drauf. Im Anflug überqueren wir einen großen Canyon und denken gleich an den Grand Canyon. Gleich nach der Landung sehen wir die Cessna vor einem noch in Bau befindlichen Hangar parken, wir folgen ihnen und parken gleich daneben. Der neue Hangar gehört Knuth, der uns sehr freundlich empfängt. Er bietet uns auch gleich Stühle an und wir sitzen in der Sonne. Wie wir später erfahren, ist Knuth sehr reich, er verdient sein Geld mit der Vermietung von Kränen. Er stellt unter anderem die großen Windräder auf. Der Hangar hat noch kein Dach, nur die Seitenwände sind schon aufgestellt und verkleidet. Wir parken die beiden Maschinen im neuen Hangar. Unsere beiden Flugzeuge sind die ersten, die diesen noch nicht fertigen Hangar einweihen. Nun kommt auch Heli dazu. Heli baut hier ein Flugzeug, und zwar eine Lancair, und er ist heute erst in den USA angekommen. Die Begrüßung fällt herzlich aus, denn einige von unserer Gruppe haben Heli drei Wochen vor Abflug kennengelernt. Wir treffen auch Hannes, auch er ist Österreicher. Er kommt aus Niederösterreich, lebt aber schon viele Jahre in den USA und hat auch die Green-card. Er hat Flugzeugbau gelernt und lebt und stirbt für die Fliegerei. Er wohnt in einem Hangar, der auch Knuth gehört. Dort baut er seinen Flieger, eine Legacy mit Druckkabine, und er wohnt auch gleich neben seinem Flugzeug in einer richtigen Junggesellenbude. Er war hier in Amerika verheiratet. Derzeit lebt er alleine und zwar von Maintenance (Instandhaltung von Flugzeugen). Heli und Hannes zeigen uns auch den Flugplatz, der Knuth gehört. Die Piste hat den Anflug direkt über eine Hochspannungsleitung. Gemeinsam fahren wir zurück an den Flugplatz und Hannes zeigt uns das gesamte Gelände des Flugplatzes. Das Ganze wird ein Airpark, also ein Flugplatz, an dem die Häuser der Flugzeugbesitzer gebaut werden. Zu diesem Gelände gehört auch ein Teil des Canyons, den wir im Anflug auf die Piste überflogen haben. Wir fahren mit einem uralten Chevrolet, dem "Ur-SUV Station Wagon", durch das Gelände. Ein Acre (ca. 4.000 m^2) kann man bereits um $ 30.000 kaufen und sich hier ein eigenes Haus hinbauen mit eigenem Flugzeughangar. Die Hälfte der Grundstücke ist bereits verkauft, einige sind noch zu haben. Norbert ist Feuer und Flamme und interessiert sich sehr dafür. Wir fahren durch den Canyon, bleiben an einem Wasserfall stehen, der wohl auch den Namen gegeben hat. Nach der Rundfahrt besuchen wir einen Hangar, in dem gerade eine Einweihungsfeier stattfindet. Wir sind natürlich überhaupt nicht dem Anlass entsprechend gekleidet und schon gar nicht eingeladen. Das aber macht in Amerika nichts. Überall werden wir freundlich empfangen und dann auch noch zum Shrimps-Essen eingeladen. An einem langen Tisch sind kiloweise Shrimps aufgeschüttet, lieblos liegen dazwischen Kartoffeln, aber das ist halt Amerika. Die Hälfte der Shrimps bleibt liegen. Wir trinken einige Biere und kommen mit den Leuten ins Gespräch. Ich

werde von einer netten Dame zum Tanzen aufgefordert, obwohl ich Tanzen nicht mag. Wir bleiben bis zum Schluss. Norbert und Tom bauen das Zelt am noch nicht fertigen Hangar auf, ich und die anderen schlafen im Wohnmobil von Knuth. Es ist saukalt. Im Wohnmobil gibt es keine Heizung, sowie keinen Strom und kein Wasser. Heli bringt uns noch zu Walmart und wir kaufen noch einige Budwiser Biere. Wir trinken noch ein Bier vor dem Schlafengehen, aber bei dieser Kälte schmeckt es überhaupt nicht. Ich steige in meinen mitgebrachten Schlafsack und schlafe ein.

16. Tag: Amarillo

Mir war in dieser Nacht extrem kalt. Um 08.00 Uhr ist es immer noch finster. Erst als wir bei der Wohnwagentür rausschauen, sehen wir, dass es nebelig ist und es nieselt. Schnell hüpfen wir in unser Gewand und fahren mit dem alten Chevy an den Flugplatz von Knuth. Dort warten wir auf Heli. Gemeinsam gehen wir in das Restaurant „IHOP“ zum Frühstücken. Heute ist Sonntag. Viele Texaner gehen zum Brunch, entsprechend voll ist das Restaurant. Nach dem Frühstück fahren wir zum Internationalen Flughafen. Dort ist auch das Hubschrauberwerk von Bell. Heli erklärt uns viel über **Amarillo International Airport** und über das ganze Gelände. Dann geht es auf die Suche nach einer Unterkunft, denn eines ist klar, wir bleiben nicht mehr im Zelt bzw. im Wohnwagen, dazu ist es zu kalt. Im **Motel 6** finden wir eine Unterkunft. Es ist warm im Zimmer und es gibt warmes Wasser, einfach herrlich! Nach dem Mittagessen fahren wir mit Stefan und Heli an den Stadtrand von Amarillo. Hier hat ein verrückter Künstler acht alte Chevrolet in die Erde „eingepflanzt“, und das auf einem offenen Feld. Die alten Autos sind bis zur Hälfte eingegraben, die andere ragt aus dem Boden. Stefan hat Sprühdosen mitgenommen, damit wir uns auf den alten Autos verewigen können. Diese Autos sind das Wahrzeichen der Stadt. Zahlreiche Besucher kommen täglich hier her, um dieses Kuriosum zu sehen. Anschließend fahren wir weiter zu einem Freund von Stefan, der am Stadtrand von Amarillo einen privaten Zoo hat. Er hat einige Schimpansen und 8 weiße Tiger. Einen der Tiger hat Stefan groß gezogen. Dieser erkennt ihn auch sogleich, als wir zum Käfig kommen. Der Besitzer betreibt diesen Zoo als sein Hobby. Für uns Europäer ist das einfach unverständlich, zumal es sich nicht um ein kleines Gehege handelt, sondern um einen richtigen Zoo. Stefan und der Besitzer kennen sich schon lange und unterhalten sich über alte Zeiten und über die aktuellen Probleme. Auch der Zoobesitzer ist Pilot. Er schämt sich, dass er nur eine Cessna 210 sein eigen nennen darf, denn alle seine Freunde haben Jets, zumindest aber eine Turboprop! Einige private Schicksalsschläge haben dem Betreiber des Zoos zugesetzt, aber dennoch ist er sehr freundlich und humorvoll. Nach dem Ausflug in den Zoo fahren wir noch nach **Tradewind**, ein Flugplatz im Südwesten der Stadt. Auch hier hat Stefan einige Freunde und trifft auch einen Kunden, für den er die Wartung seiner zweimotorigen Beach macht. Es stehen viele alte Cessnas und Pipers und andere Flugzeuge herum, aber auch eine neue TBM 800 und eine King Air sowie eine Cirrus sind in blitzsauberen Hangars untergebracht. Nun plagt uns schon der Hunger, da wir zu Mittag nichts gegessen haben. Wir fahren in das "The-big-Texan" Steakhouse (www.bigtexan.com). Dieses Steakhouse ist auch bei uns bekannt, weil hier jeden Tag Gäste versuchen, ein rund zwei Kilo schweres Steak samt Beilagen zu essen. Gelingt dieses, brauchen sie es nicht zu bezahlen, gelingt es nicht, kostet der Spaß rund $ 70. Das Lokal ist eingerichtet wie ein richtiger Westernsaloon. Longhorndekorationen und ausgestopfte Bären stehen und hängen herum. Die Kellnerinnen sind im Westernstil gekleidet und haben einen flotten Spruch drauf. Wir essen natürlich Steak, Sep isst Lachs. Das Essen ist wirklich sehr gut und auch preisgünstig. Das kleinste Steak, z.B. Big Texan Ribeye mit 12 oz. kostet $ 19,25. Stefan hat viele Geschichten auf Lager, obwohl er in Österreich geboren ist, ist er ein richtiger Texaner geworden. Die zwei Steakesser schaffen die 2-Kilo-Steak nicht und scheitern kläglich, obwohl sie Unterstützung von sehr hübschen New Yorker Mädchen bekommen, die sie herzlich anfeuern. Das Bier schmeckt gut, aber gemeinsam mit dem großen Steak liegt das alles schön schwer im Bauch und macht uns müde. Wir fahren in unser Hotel, denn morgen wollen wir ja nach Dallas fliegen.

17. Tag: Plainview - Dallas

Frühstück mit Hannes und Heli am Flughafen Amarillo International. Das Wetter ist auch heute wieder extrem schlecht. Tiefliegende Wolken, Nieselregen und so 3 bis 4 Grad. Die Stimmung ist am Boden! Momentan können wir noch nicht starten, denn das Wetter ist für Sichtflug nicht geeignet. Gerade noch können Verkehrsmaschinen im Instrumentenflug starten. Im Hotel planen wir unseren Flug nach **Dallas Spinks**. Wir planen einen Stopp in **Wilburga** ein. Das Wetter wird und wird nicht besser. Nebel, Nieselregen. Wir warten im Hangar von Knuth mit Hannes und Heli auf Wetterbesserung. Es wird 11.00 Uhr, 12.00 Uhr, immer noch keine Besserung. Um 14.00 Uhr sollte laut

Wetterbericht das Wetter fliegbar sein. Wir fahren um 13.45 zum Flugplatz. Wir ziehen die Maschinen aus dem noch nicht fertigen Hangar und machen sie startklar, wischen die Nieseltropfen ab. das Wetter ist immer noch nicht besser geworden. Im Norden, wo sich der Flugplatz Amarillo International befindet, sind tiefliegende Wolken auch in Richtung Süden schaut es schlecht aus. Richtung Westen sieht es heller aus, wir starten und planen die Route so, dass wir zuerst Richtung Westen fliegen. Sobald es die Wolken und der Nebel zulassen, wollen wir unseren geplanten Kurs fliegen. Heli fliegt mit uns mit, denn er hat in Dallas Verwandte, die er besuchen will. So ist unsere Cessna mit 4 Personen voll besetzt, wir nehmen dafür Gepäck auf, damit „weight and ballance“ auch bei der Cessna passen. Wir starten und fliegen knapp unter den Wolken Richtung Westen. Das Wetter wird besser, wir haben blauen Himmel und es sind keine Wolken am Himmel. Sobald es möglich ist, drehen wir auf Südkurs, um dann schön langsam unseren Kurs fliegen zu können. Die Wolkenuntergrenze geht jetzt immer weiter runter, daher entschließen wir uns, in **Plainview** zu landen. Die Cessna ist schon gelandet und hat auch schon getankt. Nach dem Tankstopp fliegen auch wir weiter, vorerst auf Südkurs und dann gehen wir auf geplanten Kurs. Die Wolkenuntergrenze sinkt weiter ab und irgendwann geht es dann einfach nicht mehr weiter. Schon sind wir auch in den Wolken drinnen. Nun gibt es zwei Optionen: entweder zurück oder über die Wolken, wir entscheiden uns für Zweiteres und gehen "on-top" über die Wolken. Eine gute Entscheidung, denn die Sicht ist sehr gut. In weiter Ferne kann man sehen, dass wir auch wieder sicher absteigen können. Wir sind immer wieder in Funkverkehr mit der Cessna, die sind knapp hinter uns und holen schön langsam auf. Ein kurzes Stück fliegen wir auch nebeneinander. Nachdem es nun schon späterer Nachmittag ist, kalkulieren wir immer wieder nach, ob wir noch vor "Sunset" in Dallas ankommen. Geplante Landezeit 19.30 Uhr, Sunset ist um 19.40. Es ist zwar immer noch sehr dunstig, aber es wird nach **Dallas** hin immer besser. Die Sonne steht schon sehr tief. Wir fliegen nochmals an **Albany** vorbei. Norbert fotografiert, denn er hat dort einen Email-Kontakt mit einem Rancher. Es geht sich aus, wir landen in Dallas Spinks und rollen zurück zum Hangar von Huffman Aviation. Unsere Flugreise ist hiermit offiziell vorbei. Das Team „Norbert und Harry“ in der Cherokee hat sich bewährt. Wir haben uns wirklich bestens verstanden und das, obwohl wir vorher noch nie zusammen in einem Cockpit gesessen sind. Auch in schwierigen Situationen hat keiner die Nerven geschmissen und wir haben alle Situationen gut gemeistert. Auch mit der Sprache konnten wir uns im Laufe der 10 Tage eingewöhnen. Drew, der Fluglehrer von Huffmann Aviation, landet hinter uns und hilft beim Einräumen. Wir bekommen einen Anruf von Hannes, Tom hat den Autoschlüssel des alten Chevys mitgenommen, der steht jetzt im Weg. Wir müssen den Schlüssel unbedingt mit UPS schicken, sonst können die in Waterfall nicht weiterarbeiten. Wir räumen das Gepäck aus und Drew bringt uns mit seinem Pick-Up in das **Motel 8**, in dem wir auch am Beginn unserer Reise genächtigt haben. Wir beziehen die Zimmer und anschließend essen wir im „Chili“ Restaurant gleich um die Ecke.

18. Tag: Dallas

Frühstück wie gehabt mit Philadelphia Streichkäse, Toast und herrlichem US-Kaffee, aber wir haben uns auch daran schon gewöhnt. Wir checken ein Mietauto und fahren dann zu Huffmann Aviation, um mit Jake die Abrechnung zu machen. Wir sortieren die vielen Tankbelege und versuchen, Licht ins Dunkel zu bringen. Es ist nicht so einfach, zumal wir schon einen Teil bezahlt haben. Unter anderem ist auch eine zusätzliche Versicherung notwendig, und die haben wir bereits bei Ankunft bezahlt. Zudem kommt, dass Jake nicht unbedingt eine perfekte Büroorganisation hat. Wie bereits erwähnt, er war Army Pilot und ist eine B52 geflogen, wozu braucht er da Buchhaltungskenntnisse? Seine Frau hilft ihm dabei. Gemeinsam bringen wir die Abrechnung jedoch auf die Reihe. Alles ist korrekt und wir können Jake mit seiner Flugschule (www.flyhuffman.com) wirklich weiterempfehlen. Wir planen für morgen noch drei Stunden Nachtsichtflug ein, denn das ist bei uns nur schwer möglich. Bei uns gibt es nur wenige Nächte, in denen man unter Sichtflugbedingungen fliegen kann. Schauen wir mal, ob es morgen geht, denn auch hier ist das Wetter heute ganz schlecht. Nebel und leichter Nieselregen. Wir bringen Heli mit unserem Mietauto, übrigens einem tollen Minivian von Chevrolet, der wirklich alle Stückerl spielt, zu seiner Schwester im Norden der Stadt. Dallas ist riesig, man fährt von einem Ende zum anderen gut eine Stunde. Die Pizzeria ist gut, die Pizzen schmecken wirklich hervorragend. Dazu noch ein Gläschen Wein (oder zwei) und die Welt ist wieder in Ordnung. Wir sind bereits aus unserem Zimmer in Dallas Spinks ausgezogen und müssen uns heute noch ein Motel suchen. Aber zuerst fahren wir in eine Shopping-mall. Während ich im Auto eine Runde döse, kaufen meine Kollegen ein. Anschließend bringt uns das GPS ins Zentrum, Allerdings vorher noch zu einer Adresse in einem Außenbezirk, auch ein GPS kann sich mal irren! Das Zentrum von Dallas ist gezeichnet von hohen Wolkenkratzern, aber nicht vergleichbar mit den wirklich großen Städten. Wir steuern das „Hard Rock Cafe“ an und anschließend gehen wir ins „Hooters“ (das ist das Restaurant,

wo die Kellnerinnen kurze Röcke tragen). Wir besprechen nochmals unsere gemeinsamen Flüge und sind stolz auf uns, dass wir das alles so geschafft haben und dass wir uns bis dato so gut verstehen. Unsere Kellnerin, die Stephanie kümmert sich um uns. Als ein Herr vom Nachbartisch Papierkugeln auf Stephanie, schießt, kommt bei Tom der Beschützerinstinkt durch und es wäre beinahe zu Handgreiflichkeiten gekommen. Aber gleich ist ein dunkel gekleideter Herr von der Security zur Stelle und wir bekommen die Rechnung, frei nach dem Motto – raus! Natürlich bleiben wir und trinken noch genüsslich ein Bier. Es ist schon spät und wir sollten uns auf die Suche nach einem Zimmer machen. Norbert gibt ins GPS unseren Wunsch nach einem **Motel 8** ein und schon sind wir in einem und das hat auch noch Zimmer frei. Gleich gegenüber gibt es einen "Whataburger", also ein Fastfoodrestaurant, in dem wir noch einen Hamburger verdrücken, und dann ins Bett.

19. Tag:

Check-out im Hotel. Frühstück gibt es in diesem Motel 8 nicht, so gehen wir in den „Subway“ frühstücken. Dieses Franchisekonzept hat aufgeblähtes Sandwich im Programm. Also Sandwich und Kaffee zum Frühstück. Anschließend fahren wir ins Zentrum von Dallas und besuchen das **The-sixth-Floor-Museum**. Dieses Museum ist in dem Gebäude untergebracht, aus dem Lee Harvey Oswald angeblich John F. Kennedy vom 6. Stock aus erschossen hat. Die Geschichte ist bis heute ein Mysterium. Mit einem Audioguide bewaffnet, gehen wir die einzelnen Stationen im Leben von Kennedy durch und bekommen so mehr Einblick in die 60er Jahre, die Krisen und die Hintergründe des Mordes an Kennedy. Das Zentrum von Dallas ist durch einige Hochhäuser gezeichnet und auch einige ältere Bauwerke aus den 50er und 60er Jahren stehen noch. Dallas hat 1,2 Millionen Einwohner und ist die drittgrößte Stadt im Bundesstaat Texas. Finanzdienstleistung sowie Telekom und Computerindustrie ist heute die Einnahmequelle, während früher eher die Öl- und Baumwollindustrie das Einkommen sicherten. Nach dem Besuch des Museums schlendern wir ein wenig durch die Stadt. Eine Straßenbahn geht mitten durchs Zentrum. Anschließend fahren wir weiter Richtung **Fort Worth**. Eigentlich suchen wir ein Einkaufszentrum, aber dann kommen wir am**Cowboys Stadium** vorbei, und das wollen wir auch besichtigen! Das Stadion hat den größten, nicht durch Säulen gestützten Innenraum und den größten HD-Bildschirm (46,3 m x 21,9 m) der Welt. Es besitzt 80.000 Sitzplätze und bis zu 30.000 weitere Stehplätze. Das erste Konzert fand am 21.09.2009 statt. Hier finden vor allem Football-Spiele statt, die Dallas Cowboys spielen hier gegen ihre Gegner, wie z.B. die New York Giants. Aber auch Rock- und Popkonzerte, Super-Cross, oder aber auch Boxwettkämpfe finden hier statt. Wir buchen eine Führung und kommen so auch in jene Bereiche, die normalerweise für Besucher gesperrt sind. Anschließend fahren wir Richtung Spinks, denn wir haben heute am Abend "Nachtflugtraining" bei Jake und Drew gebucht. Zuerst checken wir wieder unser Super8Motel, in dem wir ja schon fast Stammgäste sind. Am Flugplatz warten die beiden bereits auf uns. Die Maschinen werden betankt und dann geht es schon los. Leider funktioniert bei unserer Cherokee das Landelicht nicht und so hab ich leichte Probleme, mich auf den unbeleuchteten Taxi-Wegen zu Recht zu finden. Aber nach einer gewissen Zeit haben sich die Augen an die Dunkelheit gewöhnt. Wir starten und fliegen von Spinks nach Dallas Aliance Airport. Die Stadt liegt hell erleuchtet unter uns. Es ist einfach fantastisch, vor allem Dallas Fort Worth mit seinen Hochhäusern sieht super aus! Drew macht den Funk, so dass ich mich auf das Fliegen konzentrieren kann. In der Nacht sieht man andere Flugzeuge viel besser als während des Tages. In Alliance mach ich 5 Touch and go und dann landen wir. Nun kommt Norbert dran und auch er macht einige Touch and gos und dann geht es zurück nach Spinks. Hier ist der Turm nur bis 21.00 Uhr besetzt. Ab dieser Zeit kann man dann ohne Kontrolle landen. Über das Funkgerät aktiviert man die Pistenbefeuerung. Norbert macht einige Touch and gos, dann landen wir und rollen zurück zum Hangar. Wir verstauen die Flieger, mittlerweile ist es 23.00 Uhr. Gleich in der Nähe unseres Hotels befindet sich eine Bar, die besuchen wir! Dort wird Karaoke gesungen und das ist nicht so ganz meine Sache. Ich bleibe mit Dieter bis 01.00 Uhr, Norbert und Tom bleiben ein wenig länger.

20. Tag: Dallas

Wir verlassen nun endgültig das Super8Motel und fahren zu Jake von Huffman Aviation. Wir sind heute zum Barbecue eingeladen. Am Flugplatz macht uns Jake darauf aufmerksam, dass bei der Piper Cherokee und bei der Cessna die Propeller beschädigt sind. Offensichtlich hat es in Monument Valley einige Steine in den Propeller gesaugt und diese haben schlimme Kerben verursacht. Uns ist das wohl aufgefallen, und nun tut es uns leid, dass wir das nicht gleich gemeldet haben. Nun gut, Jake prüft unsere Versicherungspolizze und holt einen Sachverständigen, um zu prüfen, was eine Reparatur kosten wird. Die Kosten halten sich in Grenzen und zudem zahlt auch unsere

Versicherung. Irgendwie bleibt ein negativer Nachgeschmack. Jake’s Frau bringt das Essen. Alles ist fertig gekocht Jake braucht nur noch servieren. Dazu werden die Werkstatttische auf Buffettische umgebaut und wir sitzen gemeinsam beim Essen im Hangar und plaudern über die Fliegerei und über die Unterschiede zwischen Österreich und Amerika. Es gibt gegrilltes Schweinefleisch mit Barbecuesauce, Bohnen, so was ähnliches wie Kartoffelsalat, Brot, Pfefferoni, Gurken usw. Die Abrechnung gestaltet sich ein wenig schwierig, da die Beträge so hoch sind, dass unsere Kreditkarten das auf einmal nicht packen. Schlussendlich klappt es aber doch noch und alle sind zufrieden. Es wird es Zeit, Abschied zu nehmen. Wir verlassen Dallas Spinks und Huffman Aviation. Obwohl die Maschinen nicht neu waren und auch nicht in einem guten Zustand, kann man alles in allem sagen, wir waren sehr zufrieden mit dem Service, mit dem Preis und auch mit der Abrechnung. Nun fahren wir Richtung Dallas, wir wollen heute Shoppen. In einer großen Shoppingmall finde ich gleich einen Levis Store und kaufe mir die 501er Jeans um 39 USD. Das Shoppingcenter hat etwa die Größe SCS in Wien. Es gibt alles, was das Herz begehrt, auch einen Supermarkt für Waffen, so ist das halt hier in Amerika. Anschließend fahren wir ins Zentrum und besuchen das "house of blues" Diese Bar ist riesig groß und toll eingerichtet. Wir sitzen im Freien und genießen, dass es nun doch noch warm geworden ist. Die Biere schmecken gut, und weil heute der letzte gemeinsame Abend ist, bleibt es auch nicht bei einem Getränk. Nachdem das „House of Blues“ schon um 21.00 Uhr schließt, finden wir noch eine nette Bar gleich nebenan. Hier ist wenigstens ein wenig Stimmung. Wir bleiben bis um 02.00 Uhr und fahren dann zurück ins Motel 8. Dieter, der natürlich nichts getrunken hat, ist wieder mal unser Chauffeur.

21. Tag: Heimreise

Lange geschlafen und ein wenig Kopfschmerzen, das passiert mir beim österreichischen Bier nicht so leicht. Heute geht es heimwärts. Schön war es und wir haben wirklich viel erlebt. Wir bleiben bis 11.00 Uhr in unserem Motel 6. Anschließend gehen wir ins „Fridays“. Hier gibt’s eine sehr nette dunkelhäutige Bedienung. Anschließend geben wir unseren Wagen im Mietwagenterminal zurück. Alles ist bestens organisiert. Wir fahren mit dem Shuttlebus zum Flughafen. Nun haben wir noch einige Zeit, die wir in einem Pub totschlagen. Die Getränkerechnung haut uns fast um - Guinness ist hier sehr teuer. Unser Flug geht um 16.20 Uhr mit Lufthansa. Alles ist pünktlich, das Servicepersonal an Bord ist freundlich und wir kommen auch pünktlich in Frankfurt an.

22. Tag: Ankunfg

Von Frankfurt geht es nach Linz weiter. Das Wetter zuhause ist angenehm. Mit meinem Auto fahren wir dann Richtung Heimat - eine große Reise geht zu Ende.

Spritverbrauch 205,65 Gallonen 778,39 Liter Piper Cherokee

Harald Schobesberger (27.04.11)

www.harald-schobesberger.com

Verfasser

Harald Schobesberger