



Mit dem Trike über dem Hudson River. Ein unglaubliches Erlebnis!

Trike Globetrotter

# Unterwegs über New York

Seit Juli 2012 sind Andreas Zmuda und Doreen Kröber mit einem Drachenflieger-Trike auf einer Reise um die Welt. Im aerokurier berichten die beiden Abenteurer über ihren 160 000-Kilometer-Trip. Nun sind sie im Big Apple angekommen.

New York City – die riesigen Wolkenkratzer sind schon rund 40 Meilen vorher deutlich zu erkennen. Und je näher wir kommen, umso dichter wird der Flugverkehr. Im Umkreis von 50 Kilometern bestimmen nicht nur die drei riesigen Bravo-Flughäfen JFK, Newark und LaGuardia das Geschehen, sondern auch sechs Charlie-, drei Delta-Flughäfen sowie endlos viele große Heliports.

Überall schwirren vor, neben und über uns große und kleine Flugzeuge und Dutzende von Helikoptern. Mein ADS-B-Empfänger meldet derart viel Verkehr um mich herum, dass ich den elektrischen Tragflächentrimm ganz hochziehe,

um unsere Reisegeschwindigkeit von 58 Knoten auf für uns stolze 76 Knoten zu erhöhen. Ich will nur noch ganz schnell sicheren Boden unter meinen drei Rädern haben. Wir haben bisher auf den rund 40 000 Kilometern über 33 Länder schon viel erlebt, aber das hier ist die absolute Krönung!

Die Bodenkontrolle auf dem Morristown Municipal Airport begrüßt mich auf ihrem „first-class GA airport“ und leitet mich zum Signature FBO, einer Privatfirma, die hier den Flughafen verwaltet. Der Einweiser winkt uns in die äußerste Ecke seines Vorfeldes und lacht. Ich weiß gar nicht, warum. So etwas wie wir ist hier wohl noch

nie gelandet. Ich klettere aus meinen Sitz, und wir werden sofort vom Flughafenmanager Cesar Rizik und seiner Assistentin Maria begrüßt.

## Als Gäste auf dem First-Class-Airport

„Ich habe schon von euch gehört. Eine Woche wollt ihr hierbleiben? Ja, dann werden wir euren Flieger besser in unseren Hangar stellen.“ „Das ist super, aber wie steht es mit den Kosten?“, frage ich vorsichtig nach. „Ihr zahlt hier nichts. Ihr seid unsere Gäste“, antwortet Cesar. Keine Lande- oder sonstige Gebühren, und das Crew

Car, eine schnittige schwarze Limousine, steht schon vollgetankt für uns bereit. Nein, auch das kostet nichts, und wir können es die ganze Woche benutzen. Wo wir schlafen? Auch da hat Cesar gleich eine Idee. „Wir haben hier einen Ruheraum für Piloten mit Computer und gutem Internet, und die Duschen sind gleich da vorne.“

Das ist nun unser Raum, unser zu Hause für die nächsten Tage. Ob er wohl zu allen Piloten so offenherzig und großzügig ist? Ich glaube, Cesar hat einen Narren an uns gefressen, er ist einfach begeistert von unserem Flugabenteuer. Nach einem ausgedehnten Frühstück geht es an die weitere



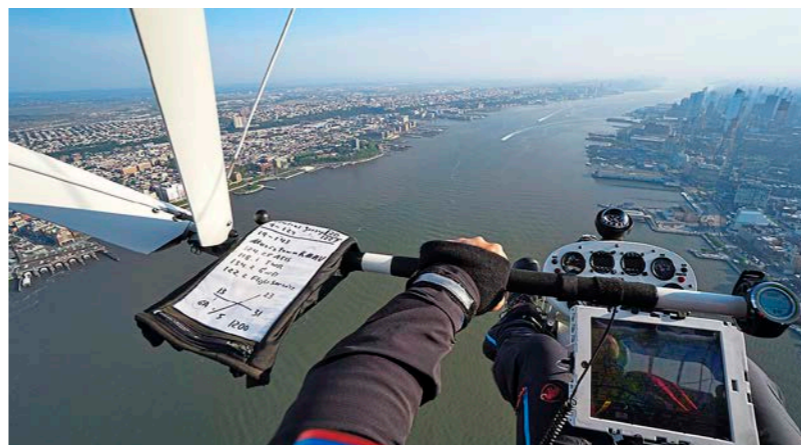
Empfang mit rotem Teppich in der Dominikanischen Republik.



Unzählige Blautöne bietet das Meer der Karibik.



Hochhäuser, Palmen und Meer in Miami Beach.



Cabriofliegen auf einer reichlich frequentierten Luftstraße.

Planung. „Cesar, wir würden gerne einmal den Hudson River rauf, an den Hochhäusern von Manhattan vorbei und dann im Tiefflug um die Freiheitsstatue herumfliegen. Kannst du uns da irgendwie eine Sondergenehmigung besorgen?“, will ich wissen.

## Zwei Möglichkeiten für den Hudson-Trip

Cesar lacht, und ich komme mir vor wie ein kleiner Schuljunge, der etwas völlig Absurdes gefragt hat. Natürlich ist die Frage unsinnig. Nach den Terroranschlägen vom 11. September darf sicherlich kein Flugzeug so nahe an die Freiheitsstatue und Manhattan heranfliegen, beantworte ich mir meine Frage selbst. „Es gibt keine Sondergenehmigung. Du fliegst einfach los, Andreas!“, sagt Cesar. „Wirklich?“, frage ich überrascht. Ich traue meinen Ohren nicht. „Es gibt folgende Möglichkeiten: Entweder verabschiedest du dich nach dem Start rund zehn Meilen außerhalb von unserem Fluglotsen und fliegst unter 1400 Fuß, um unter allen kontrollierten Bravo-, Charlie- und Delta-Lufträumen zu bleiben. Sowie du den Hudson River erreichst, biegst du an der Washington-Brücke ab, fliegst rechts am Ufer entlang den Fluss runter, vorbei an Manhattan und der Freiheitsstatue. Dabei musst du an drei bestimmten Stellen deine Position den anderen Piloten durchgeben. Und auf dem Weg zurück fliegst du ganz rechts, dann kommst du wirklich ganz dicht an die Hochhäuser heran. Das ist die eine Möglichkeit.“

Mir erscheint das zu gefährlich, und ich entscheide mich für Möglichkeit zwei: Ich lasse mich von einem Fluglotsen zum nächsten weiterleiten und fliege sicher durch alle kontrollierten Lufträume. Am nächsten Morgen sind wir um sechs Uhr im Hangar und bereiten uns vor. Keine Wolke am Himmel, absolute Windstille. Perfektes Wetter! Nachdem ich ATIS abgehört habe, leitet mich die Bodenkontrolle zur Startbahn 23. Vor mir sind zwei Learjets auf dem Taxiway, und bei Intersection Foxtrott bitte ich um Startfreigabe direkt von der Intersection. Wir brauchen nur rund 200 Meter, um abzuheben, und so

starten wir noch vor den Learjets in den Morgenhimmel. Kaum sind wir in der Luft, bittet mich der Fluglotse, mit seinem Kollegen auf dem Essex-County-Flughafen unter 119,8 MHz Kontakt aufzunehmen. Nach nur zehn Meilen werde ich wieder gebeten, die Funkfrequenz zu ändern: 119,5 MHz, Teterboro Airport. Auch bei jenem Fluglotsen bin ich nicht lange. Er bittet mich, auf 1500 Fuß zu fliegen, und sobald ich den Hudson River auf Höhe der Washington-Brücke erreicht habe, auf 118,7 MHz, LaGuardia International Airport, zu wechseln, da ich mich dann in deren Bravo-Luftraum befinde.

„N217TG, sind Sie mit den New York Class B Airspace Hudson River and East River Exclusion Special Flight Rules vertraut?“, fragt mich der Fluglotse. Ja klar, ich habe mich ja vorbereitet. Ab geht es, den Hudson River entlang. Unglaublich, dass ich mit meinem kleinen Moskito hier fliegen darf. Und das ohne jegliche Kontrollen. Wir fliegen auf 1500 Fuß. Unter uns sehe ich die ersten Helikopter, die nun im Fünf-Minuten-Abstand auf 1000 Fuß den Hudson herunter zur Freiheitsstatue sausen.

## Frequenzhopping von Luftraum zu Luftraum

Als wir den Meldepunkt COCH erreichen und gerade dort sind, wo bis zum 11. September 2001 die Türme des World Trade Center standen, werde ich gebeten, auf 127,85 MHz des Bravo-Flughafens New York-Newark zu wechseln. Aber der versteht mich nicht. „N217TG, ich kann Sie nicht klar verstehen“, sagt er immer wieder, und das, nachdem er wunderbar meine Kennung verstanden und wiederholt hat. „Bitte gehen Sie auf 1200 Fuß, und wechseln Sie auf CTAF 123,05. Dort verständigen Sie sich mit den anderen Piloten.“

Mist – genau da wollte ich ja eigentlich nicht hin. Ich gehe sehr langsam runter, 1400, 1300 Fuß. Und schon meldet sich der Tower erneut: „N217TG, Sie befinden sich immer noch in Bravo. Gehen Sie sofort 100 Fuß weiter runter!“ Mein Transponder mit Höhenkennung funktioniert anscheinend einwandfrei, tricksen gilt nicht ...

Andreas Zmuda