

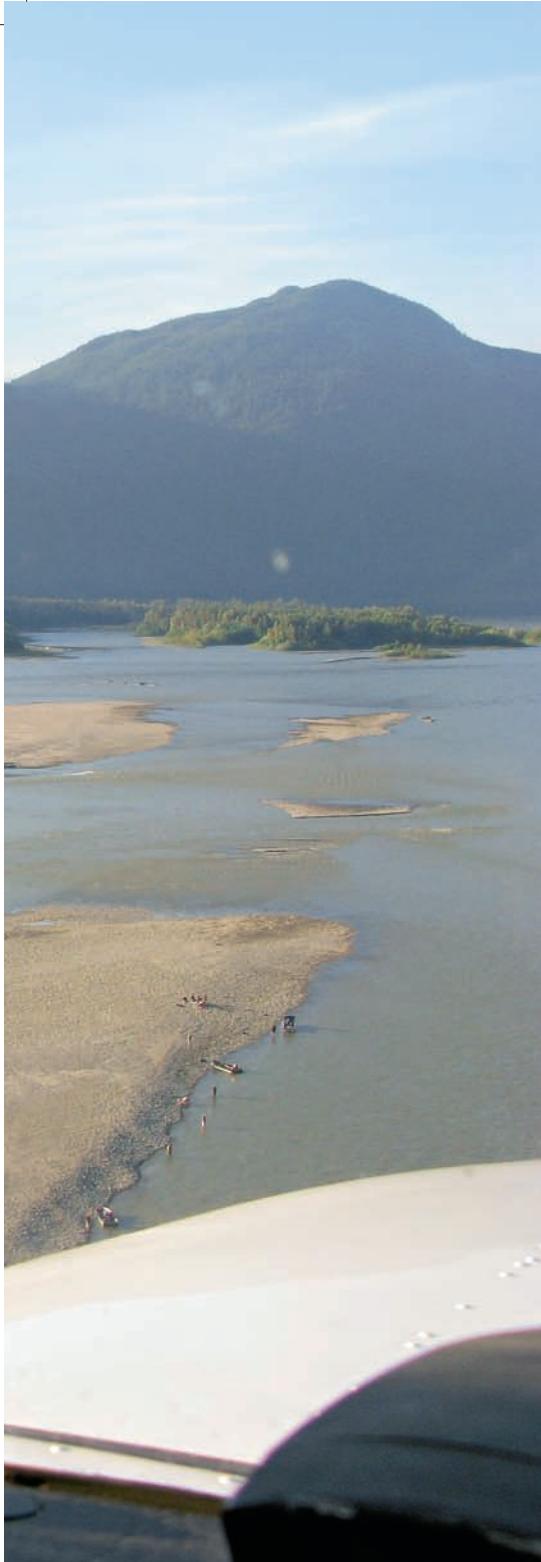
Buschfliegen in Kanadas Westen

Im Land der Grizzlys



Anflug auf das Kiesbett im Fraser. Das Flugzeug muss auf die Beschaffenheit des Landeareals abgestimmt sein. Tundra-reifen, wie bei Kens Cessna 172 (rechts) sind ein Muss. Anfängerglück: Christian Böhm mit seinem ersten „dicken“ Lachs.





Als Buschpilot wird man nicht geboren. Aber man kann sich einiges aneignen von denen, die täglich in der kanadischen Wildnis fliegen. Christian Böhm, der hauptberuflich Touristen per Linie nach Hurghada oder Fuerteventura fliegt, hat einige abgelegene private Landing Strips ausprobiert und zehn ereignisreiche Flugtage in British Columbia verbracht.

Vor mehr als zwei Jahren flog ich für eine kanadische Airline von Vancouver aus. Mein unvergessliches Highlight war damals eine Strandlandung in einer privat gecharterten Evektor Sportstar (siehe aerokurier 5/2009). An dieses Erlebnis wollte ich anknüpfen und die erforderlichen Stunden zum Erhalt meiner SEP-Klassenberechtigung in Kanada fliegen. Meine Flugzeit in der Boeing 737 und in meinem Pipistrel-UL Virus SW ist für die SEP-Klassenberechtigung nicht anrechenbar.

Sieg Siemens ist mein Kontakt in British Columbia. Als ich damals eine Landung auf dem privaten Landing Strip „Pender Island North“ durchführen wollte, hatte ich mit ihm gemaiilt. Der Eigner einer Cessna 182 kannte die örtlichen Gegebenheiten genau, lieferte mir zudem viele Infos und überließ mir und meiner Frau sogar sein Auto zur Erkundung der Insel. Allerdings haben wir uns nie persönlich kennengelernt. Das soll sich nun ändern.

Sieg bietet mir an, bei ihm zu übernachten und mit seiner Maschine zu fliegen. Mein Aufenthalt in Kanada ist auf zehn Tage begrenzt – Siegs und meine Terminplanung geben den Zeitraum vor. Um es vorwegzunehmen: In den zehn Tagen erlebe ich das Fliegen von einer Seite, wie man sie bei uns nur aus spannenden Filmen kennt.

Logbuch, Tag 1. Nach zehn Stunden Flugzeit und mit einem Jetlag von neun Stunden lande ich in British Columbia. „Willkommen in Vancouver“, begrüßt mich Sieg. Er hat deutsche Wurzeln, und sein Deutsch ist noch nicht eingerostet. Gemeinsam fahren wir nach Vancouver Downtown zu Transport Canada, wo meine deutsche Lizenz binnen 45 Minuten validiert wird.

Logbuch, Tag 2. Siegs Cessna 182 steht nach einem Landeschaden in der Werft in Langley, etwa 45 Kilometer südöstlich von Vancouver. Das erforderliche Ersatzteil ist noch nicht da. Da ich aber nur noch acht Tage Zeit habe, muss ich sehen, wie ich in die Luft komme. Ken, ein Freund von Sieg, will im Fraser River Lachs fischen. „Willst du nicht mitkommen? Ich lande mit meiner Cessna 172 auf einem Kiesbett im Fluss.“ Da ist es schon, das kanadische Abenteuer, und

ich lass mich natürlich nicht zweimal bitten. Kens Cessna ist komplett auf „short field take-off and landing“ getrimmt. Tragflächen und Höhenleitwerk sind gespickt mit Vortex-Generatoren; 8,5er-Ballonreifen eignen sich bestens für den rauen Buschensatz. Es ist in Kanada absolut legal, mit einem Flugzeug auf einem Kiesbett zu landen. Einschränkungen gibt es nur bei Privatgrundstücken und Naturschutzgebieten. Da Ken nur eine Sportsman Licence besitzt, hat er die hintere Sitzbank komplett zum Laderaum umgerüstet. In Kanada erlaubt dieser PPL light das Fliegen bei Tag nach VFR mit zwei Sitzen und vereinfachtem Medical.

Von oben sucht Ken den Fluss nach Lachsen ab

Wir starten in Langley und fliegen den Fraser River hinauf in Richtung Nordosten. Schon nach wenigen Minuten lassen wir die Zivilisation hinter uns. Hier gibt es kaum noch Bebauung, nur ganz vereinzelte Häuser, und der Fluss weist uns den Weg. Nach 20 Flugminuten beginnt Ken, der viel Erfahrung im Lachsfischen hat, aus dem Flugzeug nach einer geeigneten Stelle zu suchen, wo gute Fischgründe mit der passenden „Landebahn“ zusammen treffen. Er wird schnell fündig. Das Kiesbett hat eine nutzbare Länge von 400 Metern und, was viel wichtiger ist, es ist frei von Hindernissen. Während der Platzrunde in 300 Fuß erklärt er: „Ich fliege die Landebahn zuerst ab und stoppe die Länge mit der Uhr. Dann wandle ich Zeit in Strecke um.“ Die „Gravel Bar“ kennt er offenbar so gut wie seinen Heimatplatz. Professionell und souverän setzt er die Cessna 172 mit Mindestfahrt direkt hinter der Wasserlinie auf. Jetzt bewähren sich auch die großen Reifen, denn die Steine sind faustgroß.

Es folgt eine kurze Einweisung ins Fischen: Den Haken nicht zu schnell über den Grund ziehen, dann springt die Kugel nicht und der Lachs beißt nicht. Macht man das zu langsam, besteht die Gefahr, dass sich die Kugel in den Steinen verhakt. Gleich beim ersten Wurf denke ich: „Oh je, da hat sie sich in den Steinen verfangen!“ Aber Ken

Fotos: Böhm

Motorfliegen

Reiseroute

Kanada/ British Columbia

Langley Airpark, Fraser River, Fort Langley, Harrison Lake, Boundary Bay, Squamish, Rowena's Golf Course, Smit Field, Courtenay Airpark, Delta Airpark, Pender Island North, Chilliwack, Stave Lake



Kartenmaterial: Sectional Chart 1:500 000 und VTA 1:250 000. Im Canada Flight Supplement, einem Booklet, sind, ähnlich der AIP, alle Flugplätze aufgeführt. Es kostet 20 Dollar (zirka 15 Euro).

Landegebühren: In Kanada nur an internationalen Flugplätzen üblich.

Übernachtungen: In der Nähe des Boundary Bay Airport (20 km von Vancouver International entfernt) gibt es einige Motels und Lodges in Preisklassen von 60 bis 170 Euro. Ein Mietwagen (ab 250 Euro pro Woche) ist empfehlenswert.

Chartern: Im Sea Land Air Flight Training Centre am Boundary Airport wird man professionell betreut. Eine Katana mit 80/100 PS kostet 91 Euro, für eine Katana C1 mit Continental-Motor zahlt man 110 Euro. Eine DA40 ist für 148 Euro zu chartern (zzgl. 12 Prozent sales tax). Beim Checkflug erhält man eine gute Einweisung in die in Kanada an kontrollierten Plätzen üblichen Verfahren. Weitere Infos: <http://www.sealandair.ca>

Validierung: Unkompliziert für Piloten mit gültigem PPL-A; Voraussetzung: Übungsflug mit drei Starts und Landungen in den letzten drei Monaten. In Kanada müssen zusätzlich fünf Starts innerhalb der letzten sechs Monate nachgewiesen werden. Das Formular wird vor Ort bei Transport Canada ausgefüllt, die Validation ist für ein Jahr gültig und kostet 45 Dollar (34 Euro). <http://www.tc.gc.ca/eng/pacific/tcc-vancouver-1367.htm>

Für Flüge über eine Entfernung von 25 nautische Meilen ist ein Flugplan vorgeschrieben. Er wird per Telefon aufgegeben und auch geschlossen. Viel wichtiger ist es aber, dem Vercharterer sein Flugvorhaben und die Zeit der geplanten Rückkehr mitzuteilen.

lacht: „Lucky guy, that's a Salmon.“ Drei beachtliche Lachse fischt ich an dem Nachmittag aus dem Fraser. Anfängerglück!

Zum Sonnenuntergang ist es Zeit, den Heimflug anzutreten. Mir geht kurz durch den Kopf, dass der Motor nicht anspringen könnte. Ein vergessener Hauptschalter hätte hier weitaus größere Folgen als daheim, zumal sich hier nicht nur Fuchs und Hase Gute Nacht sagen, sondern auch Grizzly und Berglöwe. Sunset plus 28. Es ist bereits stockdunkel, aber noch immer offiziell „day VFR“, als wir Langley anfliegen. Der Platz hat eine beleuchtete Bahn mit visueller Gleitweganzeige - für Ken mit „nur“ drei Jahren Flugerfahrung kein Problem. Irgendwie lernt man hier das Fliegen sowieso intensiver. So zählen neben den fliegerischen Ansprüchen in der Wildnis auch technische Aspekte, wie beispielsweise das Anwerfen des Motors von Hand oder auch kleinere Reparaturen, zu den Fertigkeiten, die ein Buschpilot für den Fall der Fälle beherrschen sollte.

Logbuch, Tag 3. Heute will ich alte Freunde in der Flugschule Sea Land Air am Boundary Bay Airport besuchen. Hier hatte ich 2009 die Sportstar gechartert. Da Siegs Cessna immer noch nicht fertig ist, reserviere ich eine Katana für den Vormittag. Als wir ankommen, herrscht Nebel. Michael, der Schulleiter, hat aber für den Nachmittag ein interessantes Angebot. Er bewegt für einen reichen Chinesen eine PZL Wilga 104 M auf Floats, und Sieg und ich dürfen ihn begleiten. Die Maschine steht in Fort Langley, einem Wasserflugplatz am Fraser. Ich bin schon ganz gespannt, denn das ist mein erster Mitflug in einem Wasserflugzeug, und dann auch noch in einer so ungewöhnlichen Maschine.

Der Flug nach, Harrison Hot Springs, ein idyllisches Urlaubsörtchen am Harrison



Lake, östlich von Langley, ist so banal wie die vielen 100-Euro-Kaffeeflüge, die man in unseren Gefilden zurücklegt. Wir folgen in 300 Fuß dem Fraser. Auch Überlandleitungen unterfliegen wir – in Kanada ist das mit einem Wasserflugzeug völlig legal. Eigentlich befindet man sich über Wasser immer in einem permanenten Landeanflug. Es gibt sogar Überlandleitungen, die mit einem Flugzeug-Ortungssystem ausgestattet sind. Dann ertönt über die allgemeine Air-to-Air-Frequenz der Alarm: „Wires! Wires! Wires!“

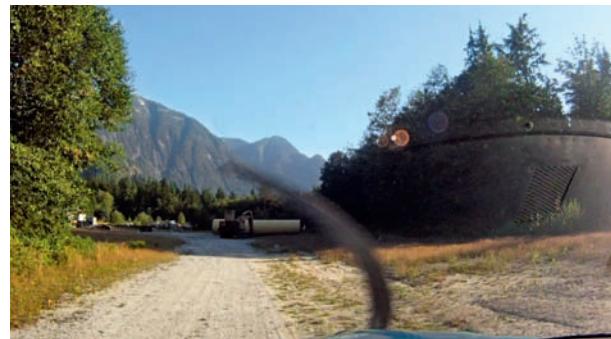
Wir erkunden die vielen schönen Seen der Umgebung, bevor wir nach einer knappen Flugstunde Harrison Hot Springs erreichen. In der Eisdiele am Ufer gibt es hervorragendes italienisches Eis. Der Rückflug entlang des Fraser ist von besonderer Stimmung: Wir fliegen dem Sonnenuntergang entgegen. Den Abend lassen wir mit einer Lachsparty bei Sieg ausklingen. Fisch haben wir ja genug.

Logbuch, Tag 4. Der Tag beginnt mit Regen, setzt sich mit Regen fort und endet auch so. Soll das mein Fliegerurlaub sein, noch bevor ich überhaupt eine einzige Command-Stunde geflogen bin? Wir nutzen die Regenpause und richten ein Kühlwasserleck an Siegs Auto.

Logbuch, Tag 5. Siegs Cessna ist immer noch nicht flugbereit. Versuch Nummer zwei, die Katana zu chartern. Jetzt ist auch das Wetter wieder gut. Wie überall auf der Welt benötigt man vor dem Chartern eine Einweisung auf die Maschine. Aber hier ist die Checkliste 20 Seiten lang, obwohl die Katana eigentlich nicht kompliziert ist und keinen großen Unterschied zum UL darstellt. Laut Checkliste müssen vor dem Start zwar fünfmal die Sicherungen gecheckt werden, das Drehen des Propellers bei der Vorflug-

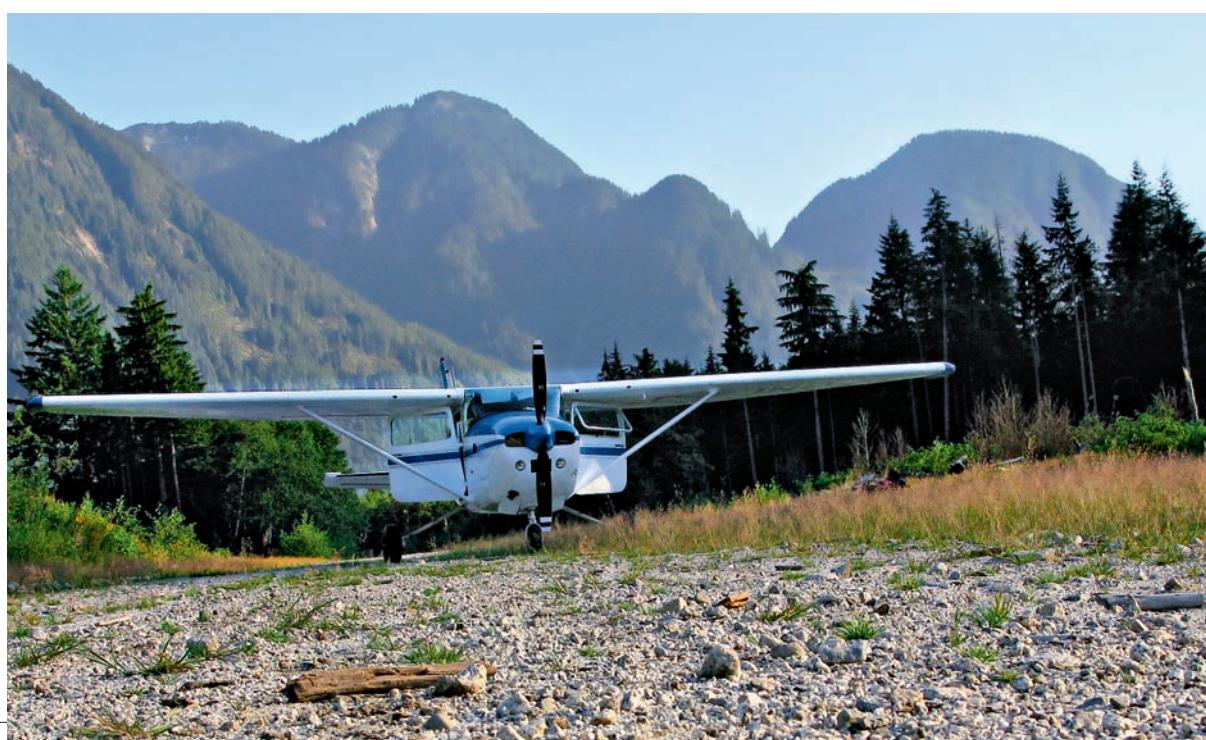


Landungen auf Kiesbänken gehören zum Alltag erfahrener Buschpiloten.



Michael, Sieg und Christian (v. r.) beim gemeinsamen Lunch auf dem Flugplatz.

In der kanadischen Wildnis muss manchmal ein schmaler Feldweg für die Landung reichen.



Sieg und Christian unterwegs in der Katana.

Buschpiste in den Bergen. Der Durchschnittspilot mag sich fragen, wie die Cessna da wieder rauskommt.

[Motorfliegen]

kontrolle zum Prüfen des Ölstands des Rotax-Motors sei aber von Transport Canada verboten, wird uns gesagt. Das passt überhaupt nicht zum allgemeinen fliegerischen Verständnis so wie ich es.. bisher in Kanada erlebt habe.

Da die Einweisung in die Katana keine große Sache ist, nutze ich den Checkflug für eine Trudeleinweisung. Die Maschine eignet sich perfekt dafür. Am Abend reduzieren Sieg und ich die Katana-Checkliste unter Zuhilfenahme des Handbuchs auf Bierdeckelgröße.

Logbuch, Tag 6. In der Frühe machen wir uns auf nach Boundary Bay. In der Katana will ich mit Sieg die Gegend erkunden und abschließend bei Rowena's auf dem Golfgelände zum Lunch einkehren.

Der Platz ist zwar nicht auf der Fliegerkarte zu finden, dafür ist der Golfplatz aber auf anderen Karten aufgeführt.

Wir fliegen zuerst nach Norden, erreichen nach fünf Minuten die CTR von Vancouver, durchfliegen diese mit Freigabe und erreichen nach 30 Kilometern bereits die Berge. Squamish ist unser erstes Ziel - ein guter Ausgangspunkt für Gebirgsflüge. Der berühmte Skiorst Whistler ist nur 40 Kilometer entfernt. Sieg will mir einen seiner Lieblingsstrips am Stave Lake zeigen. Mit der

Schulmaschine darf ich hier nicht landen, mit dem Tiefdecker wäre das sowieso keine gute Idee. Ich kann mich ohnehin glücklich schätzen, unbefestigte Bahnen mit der Katana anfliegen zu dürfen, generell ist so was versicherungstechnisch nur schwer vertretbar. Vertretbar hingegen ist ein tiefer Überflug, um für die nächsten Tage auszuloten, ob wir mit Siegs 182 landen können oder nicht. Spaß macht auch der völlig legale „river run“, das Abfliegen des Flusses in niedriger Höhe.

Beliebte Schotterpiste mit Restaurant-Empfehlung

Rowena's ist zwar auch ein unbefestigter Strip, aber er besteht nicht aus einer schmalen Waldschneise mit Bewuchs auf der Bahn. Der Besitzer des Golfplatzes hat einfach eine Schotterpiste direkt neben dem Grün angelegt. Dank des guten Restaurants ist dies ein gern und viel beflogener Platz. Die Landung auf der leicht gekrümmten, von Bäumen gesäumten Piste ist ungefährlicher als das Passieren des Grüns zum Restaurant. Golfbälle können auch erheblichen Schaden anrichten. Der Start ist schon etwas anspruchsvoller. Der Wind diktiert die Richtung: Bäume. Zwischen ihnen muss ich hindurch. Im Bodeneffekt hole ich Fahrt auf, um die Katana dann über die letzte Baumreihe zu bringen. Nach zweieinhalb Flugstunden sind wir wieder in Boundary Bay.

Logbuch, Tag 7. Siegs Kumpel Lloyd lädt uns zu einem Trip mit seiner Cessna 172 ein. Der Flug soll auch meine Einweisung auf die Maschine werden. In meiner Ausbildung 1994 bin ich von der Cessna 152 auf eine PA-28 und dann direkt auf die Beech Bonanza umgestiegen. Wir beginnen mit einem Abstecher zum Smit Field. Der kleine, von hohen Bäumen umgebene Privatplatz bietet nicht die idealen Bedingungen, um seine ersten Erfahrungen auf einer Cessna 172 zu machen. Als nach meiner Landung mehr Bahn hinter mir als vor mir liegt, stelle ich fest, dass man mit einem Standard-Anflugprofil dort nicht runterkommt. Lloyd zeigt mir, wie man mit Mindestfahrt über die Baumwipfel „stallt“, dann Höhe in Fahrt umwandelt, um wirklich keinen Meter Bahn zu verschenken. Dazu sollte man aber seine Maschine sehr genau kennen, förmlich spüren, wann sich die Grenzschicht ablöst, und vor allem auch wissen, wann man das Sicherheitspolster in der Anfluggeschwindigkeit aufs Minimum reduzieren kann. Das ist ein Baustein meiner Buschflugfahrung, den ich auch bald in die Tat umsetze. Ka-

ren Smit, die Eigentümerin, bewirbt uns mit gratis Kaffee und Kuchen und kanadischer Gastfreundschaft.

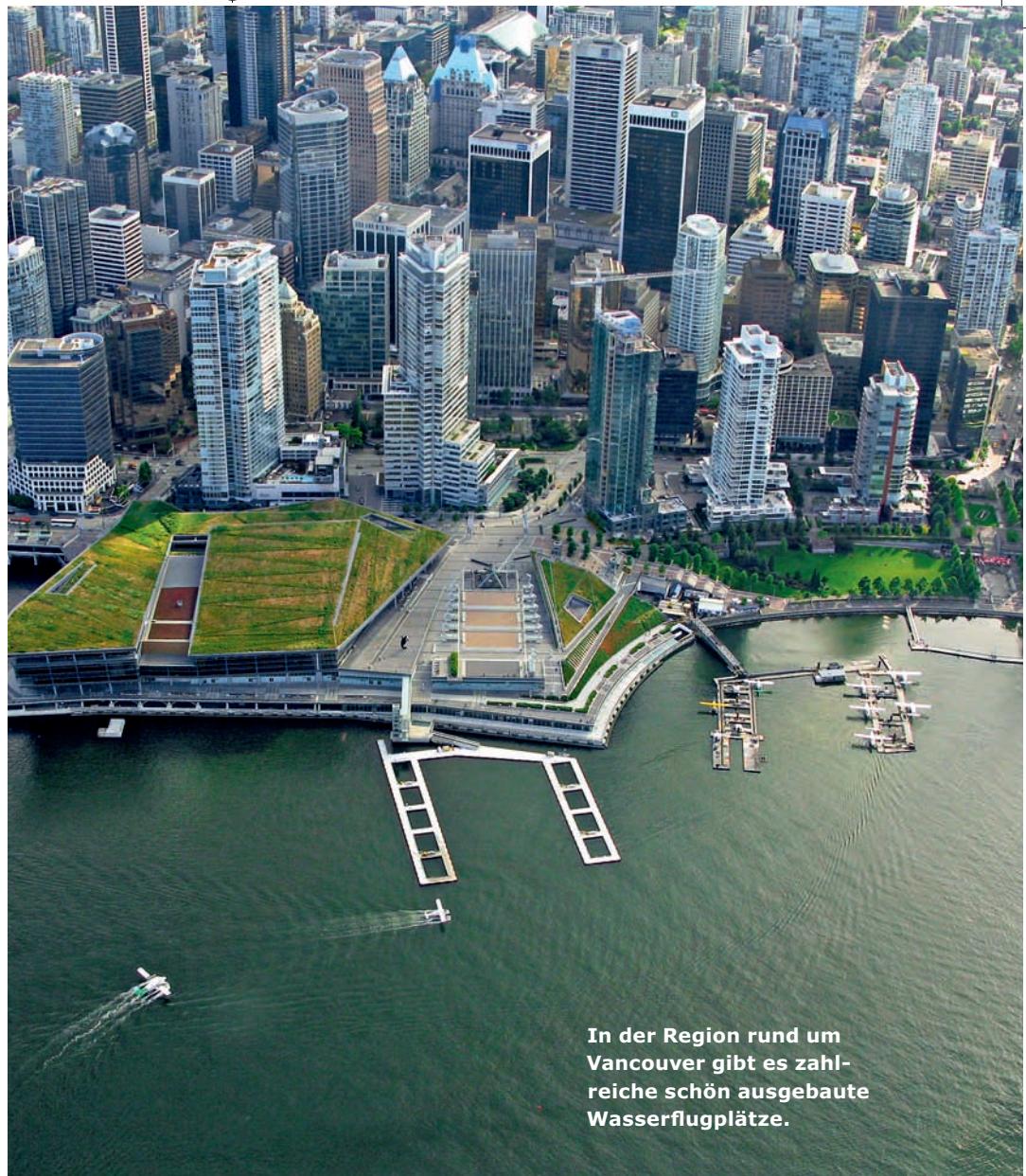
Der Rückweg führt vorbei an Vancouver Downtown und dem Stanley-Park. Hier habe ich mehr als zwei Jahre zuvor einen schneereichen Winter verbracht und vom Waschbären bis zum Eichhörnchen alles per Hand gefüttert. Nun erlebe ich die Gegend von der Sommerseite her.

Logbuch, Tag 8. Endlich ist Siegs Cessna fertig, und wir können sie in Langley abholen. Ich fühle mich auf der Maschine sofort heimisch, und mit nur zwei Personen an Bord hat die Skylane mit ihren 285 PS Leistung im Überfluss – ein UL im XXL-Format. Am 40 Kilometer entfernten Delta Airpark füllen wir die Tanks auf und drehen zum Auftakt ein paar Platzrunden. Danach überlässt mir Sieg zufrieden die Kontrolle über seine Skylane. Avgas zu umgerechnet 1 Euro pro Liter lassen den Stundenverbrauch von 50 Litern verschmerzen, sind die Spritkosten doch nur etwas mehr als die, die ich daheim mit meinem UL habe.

In Pender Island North hat Sieg ein Ferienhaus: Dort wollen wir nach dem Rechten sehen. Der Anflug führt in eine Waldschneise. Geschwindigkeit und Höhe müssen bis 200 Fuß stimmen, weil es kaum eine Möglichkeit zum Durchstarten gibt. Aufsetzen und Ausrollen stellen dann keine besonderen Anforderungen mehr. Am Platz, direkt neben der Landebahn, wohnen alte Bekannte, Dave und Christine. Als ich mit der Sportstar damals „Hastings Field“ angeflogen habe, bin ich von den beiden herzlich empfangen worden. Der 1976er Ford Thunderbird, den Sieg meiner Frau und mir geliehen hatte, sieht noch wie damals aus. Allerdings zieren jetzt ein Geweih und eine Beule den Kühler – über die Zusammenhänge kann ich nur spekulieren. Mit dem im Hangar untergestellten Oldtimer fahren wir über die Insel zu Siegs Ferienhaus. Von dort haben wir einen wunderschönen Blick aufs Meer, und der Jacuzzi auf der Terrasse bietet einen Logenplatz zum Whale Watching.

Auf dem Rückweg zeigt mir Sieg noch einen Platz, den ich aus einem seiner Videos kenne: Saturna Island. Der Titel „The Saturna Gambler“ passt haargenau, denn der Spot liegt in einem Wald zwischen engen Bäumen am Hang und ist nur etwas für trainierte Buschpiloten.

Logbuch, Tag 9. Nach einer Tour über die atemberaubende Landschaft British Columbias fliegen wir wieder nach Rowena's zum Lunch. Für den Nachtisch fliegen wir zehn Minuten weiter nach Chilliwack. Nicht umsonst ist am Eingang des Flugplatzrestaurants das Schild „I fly for Pie“ aufgehängt, gibt es doch hier den besten Apfelstrudel im weiten Umkreis – die Köchin stammt übri-



In der Region rund um Vancouver gibt es zahlreiche schön ausgebauten Wasserflugplätze.

gens aus Deutschland. Gestärkt fliegen wir weiter. Das Ziel heißt Stave Lake. Zweimal sind wir zuvor über diesen Landing Strip geflogen. Mit Siegs Cessna 182 dürfen wir jetzt auch landen. Der Strip liegt in einer Waldschneise. Bis zum Eindrehen ins Endteil sieht man die Bahn nicht. Erst kurz vor der Schwelle öffnet sich die Schneise. Wie von Lloyd gelernt, nehme ich Fahrt raus und lasse die Cessna hinter den Bäumen durchfallen. Dosiert breche ich die Sinkrate, setze auf und lasse die Maschine ausrollen – „ist doch gar nicht schwer“.

Es ist schon spät. Einige Mückenstiche und der nahende Sonnenuntergang machen die Entscheidung, den Heimweg anzutreten, leichter. Ausgerechnet jetzt schwächelt die Batterie und lässt den Prop nicht drehen. Sieg verliert nicht viel Zeit und wirft ihn von Hand an. Während ich Bremse und Magnete betätige, wähne ich uns schon in der Wildnis bei der gemeinsamen Nachtruhe mit Grizzlys und Berglöwen. Der Start ist anspruchsvoller als die Landung. Die ersten

500 Meter legen wir im Bodeneffekt zurück. Dann hole ich Fahrt auf und muss kurz vor Bahnende noch eine 15-Grad-Kursänderung vornehmen, da die Schneise nicht gerade verläuft. In wunderschöner Abendkulisse mit Seen und Bergen, getaucht in weiches Licht, fliege ich meiner vorerst letzten Landung in Boundary Bay entgegen. Das Feierabendbier auf Siegs Terrasse haben wir uns wirklich verdient.

Logbuch, Tag 10. Für 16 Uhr ist meine Abreise von Langley nach Vancouver geplant. Von dort fliege ich mit der Linie wieder nach Frankfurt. Ich hätte am Vormittag noch einen Mitflug in einer North American T-6 machen können. Den Besitzer hatten wir zuvor kennengelernt, und er schien jede Möglichkeit nutzen zu wollen, seine Flugminuten auf dem Spritvernichter finanziert zu bekommen. Aber die Erlebnisse, „in command“ auf unbefestigten Bahnen im Busch zu landen und zu starten, kann auch ein Mitflug in einer T-6 nie und nimmer toppen.

ae

Christian Böhm/rst