Ein Reiseflugzeug: Kurz nach dem Kauf meiner Arrow war ich mit meinem Bruder Christoph in Norwegen und Schweden. Wir hatten Fliegerfreunde ein Stück begleitet, die mit einem Motorsegler zum Nordkap geflogen sind … Peenemünde 2011. Foto: Christoph Klant

Bye Bye Arrow Zwei: Die alte Arrow II fliegt weiter – der Pilot hört auf

von Flugkapitän Peter Klant

In einem ungewöhnlichen Schritt für einen begeisterten Flieger habe ich nach 46 Jahren im Cockpit meine Arrow verkauft – und werde das aktive Fliegen aufgeben. Zeit für einen Rückblick und einen Ausblick: Hat es sich gelohnt? Und lohnt es sich heute noch, ein historisches Flugzeug zu kaufen und zu betreiben? Warum eigentlich mit dem Fliegen aufhören? Und letztlich die Frage, die die Menschen seit Jahrhunderten beschäftigt: Gibt es ein Leben nach dem Fliegen? Auf der Suche nach Antworten …

Fliegen mit geliehenen Flugzeugen

Manche Piloten können ein Leben lang mit Vereinsflugzeugen oder gecharterten Maschinen glücklich werden. Das ist mir hier im Rhein-Main-Gebiet nicht gelungen.

Nach den Terror-Anschlägen vom 11. September 2001, als der Weltluftverkehr stark ausgebremst war, hatte ich als frisch gebackener Airbus A340 Kapitän einige Jahre beruflich weniger zu fliegen. Unsere Kinder waren schon aus dem Haus und so hatte ich erstmals nach vielen Jahren Dauerstress als Boeing 737 Kapitän wieder etwas mehr Zeit … zum Fliegen.

Beim Hanseatischen Flieger Club in Egelsbach habe ich mich auf die lange Warteliste setzen lassen, inzwischen aber begonnen, bei Diamond zu fliegen. Bei meinem ersten Besuch dort hatte ich gleich die Lacher auf meiner Seite. Auf die Frage, welche Maschine ich chartern wollte, hatte ich gesagt: „Eine viermotorige …“ Die Leute im Büro haben sich gar nicht mehr einkriegen können. Chartern wollte ich eher eine „viersitzige“, eine DA-40.

Im HFC bin ich PA-28 geflogen und auch die Aquila. Begeistert vom grandiosen Ausblick aus der gläsernen Haube der Aquila meinte dann meine Frau irgendwann einmal: „Kauf dir doch so eine …“ Das Thema war schnell durch, sowie ich ihr die Aquila-Preisliste gezeigt hatte. Fliegen im Verein war für mich eher unbefriedigend. Denn ich wollte nicht nur Platzrunden, sondern auch mal einen ganzen Tag irgendwohin fliegen. Sowie ich meinen A340 Monatsplan hatte, buchte ich zwei ganze Tage eine PA-28 im HFC. Regelmäßig fiel einer der beiden Tage wegen Wetter aus. Und dann passierte es auch schon einmal, dass ich zum Flug am Platz erschien, aber das Flugzeug nur noch 40 Minuten bis zur nächsten 50-Stunden-Kontrolle auf der Uhr hatte. Dann konnte ich gleich wieder nach Hause fahren …

Bei Charterbetrieben war hinderlich, dass gerne eine Mindest-Flugstundenzahl pro Tag

Wunderschöne Flugzeuge waren 2010 im Angebot: An einer Ryan Navion, einer MBB 223 Flamingo und einer Fuji 200 war ich interessiert. Fotos: Verkaufsanzeigen 2010

berechnet wurde. Weite Flüge mit längerem Aufenthalt unterwegs waren eher unerwünscht.

Ab und zu bin ich auch in den USA geflogen. An der Westküste hatten wir immer einen Tag frei, da bot sich das an. Aber auch das war aufwendig: Man benötigte eine theoretische Prüfung und einen Checkout im Flugzeug. Der galt aber nur für zwei oder drei Monate. Da der A340 ein weltweites Streckennetz hat, kam es vor, dass ich länger

nicht z.B. nach Los Angeles, Portland oder nach Seattle kam. Dann war alles wieder verfallen.
2009 kam die Lisa von *Pilot und Flugzeug* mit einem ganz neuen Charterkonzept, das mir sehr zusagte. Man zahlte einen Grundbetrag pro Tag und konnte fliegen – oder auch nicht. 2010 habe ich die Einweisung mit Jan Brill gemacht und das Flugzeug des Öfteren gechartert.
Aber all das half nichts bei dem grundlegenden Problem: Wachte man morgens auf und der Himmel war blau, brauchte man sich nicht zu bemühen: Alle Vereinsmaschinen und Charterflugzeuge waren ausgebucht. Spontan fliegen ging so nicht!

Der Gedanke an ein eigenes Flugzeug hatte mich schon eine Weile beschäftigt. 2011 würde ich 55 Jahre alt werden. Dann lief meine berufliche Loss-of-Licence-Versicherung aus und die zwangsweise dazugehörige Lebensversicherung wäre verfügbar.
Bei der Suche nach einem eigenen Flugzeug habe ich erst mal bei der Grumman Cheetah angefangen. Das Flugzeug hatte mir gefallen und ließ sich auch für IFR-Flüge ausrüsten. Es gab aber kein Angebot, das mir zusagte. Hilfreich war bei meinen Entscheidungen auch ein Seminar zum Flugzeugkauf, das damals von *Pilot und Flugzeug* angeboten wurde. Und dort hörte ich auch den nur allzu wahren Spruch: „Man kauft nicht den Flugzeugtyp, den man sucht, sondern den, den man findet!“

Bei der Suche waren mir ein paar wunderschöne Flugzeuge über den Weg gelaufen: Eine Ryan Navion von 1948, ein Traum von einem Flugzeug, stand zu einem günstigen Preis zur Verfügung. Aber mich hat der Gedanke an den Unterhalt dieses extrem seltenen Oldtimers abgeschreckt. Ich bin dem Angebot nicht weiter nachgegangen. Dann gab es eine PA-28-180 mit nachgerüstetem elektrischen Constant Speed Propeller. Auch da war ich mir nicht sicher.
Eine neu lackierte MBB 223 Flamingo stand im Angebot. Ein Probeflug am nächsten Tag scheiterte an meinem Simulator-Check auf dem A340. Und am Tag danach war das Flugzeug bereits verkauft. In Mainz habe ich eine Fuji 200 probegeflogen, die hätte ich gleich haben können. Ein tolles Flugzeug in hervorragendem Zustand, sehr einfach zu fliegen. Aber die recht geringe Reisegeschwindigkeit des kunstflugtauglichen Flugzeugs war mir für eine Reisemaschine etwas zu langsam. Alle angebotenen Flugzeuge außer der Navion hatten für mich einen Nachteil: Es waren reine VFR-Flugzeuge. Für den IFR-Betrieb wäre erst mal ein Aufrüsten der Avionik und ein Einbau eines Autopiloten erforderlich gewesen. Und keines der Flugzeuge hatte erhöhten Lärmschutz, den ich für meinen Traum, mit der eigenen Maschine mal auf die Wasserkuppe fliegen zu können, schon gerne gehabt hätte.

Am Ende fand ich eine kleine, unscheinbare Anzeige für eine IFR ausgerüstete Piper Arrow II, noch dazu mit erhöhtem Lärmschutz. Und diesmal hat mir das Flugzeug niemand schnell weggeschnappt. Der telefonische Erstkontakt war mehr als erfreulich. Der Eigentümer entpuppte sich als Kollege. Wie ich war er Flugkapitän und außerdem war er auch Fluglehrer. Er hatte die Arrow bereits mit einigen Umbauten für den IFR-Flugbetrieb ausgerüstet. So gab es ein DME an Bord, ein Garmin GNS430 und einen elektrischen Standby Horizont.

Unterwegs auf dem Weg zur Isle of Wight. Die Arrow gehört in die Luft. 2017, Foto: Autor

Im Januar 2011 machte ich mit dem Besitzer der Arrow einen Probeflug. Es war Liebe auf den ersten Blick. Die Maschine sah schon von außen gut aus. Aber mir gefielen besonders die guten Flugeigenschaften, das einfache Handling und der absolut ruhige Lauf des 200 PS Lycoming Einspritz-Motors. Was für ein Kontrast zu anderen „Kolbenschüttlern“, die ich zuvor geflogen bin! Endgültig klar war mir, dass das das richtige Flugzeug für mich war, als ich auf den Endanflug in Worms eindrehte. Gut ausgetrimmt lief die Arrow wie auf Schienen, und der Motor lief so vibrationsarm, fast wie ein Jet …

Flugzeugkauf kann so einfach sein …

Nach der Landung gab ich bekannt, das Flugzeug kaufen zu wollen. Es gab nur ein kleines Problem: Ich hatte eben die Umschulung zum Kapitän auf dem A380 begonnen und wollte nicht zwei „Type-Ratings“ gleichzeitig machen. Also fanden wir folgende Lösung. Wir unterschrieben einen Kaufvertrag, der Folgendes beinhaltete: Ich machte eine Anzahlung. Dafür verschwand die Arrow in der Halle und wurde nicht mehr geflogen, bis ich mit der A380 Schulung fertig sein würde. Dann würde der Besitzer noch auf seine Kosten die Jahresnachprüfung machen lassen. Anschließend würde ich den Rest bezahlen und das Flugzeug übernehmen.

Während ich mein Training für den A380 machte, wurde im Februar die Arrow schon mal für erste Arbeiten in die Werft gebracht. Die alten, verkratzten Frontscheiben wurden ausgebaut und durch neue ersetzt.

Im März war es dann soweit. Ich war auf dem A380 ausgecheckt und wir hatten uns in der Werft in Worms bei Arlt Aircraft Service zur Jahresnachprüfung verabredet. Das Team in der Werft sah es gerne, wenn die Eigner mitmachen. Und so half ich bei den Vorbereitungen, baute mit die Sitze aus, schraubte Wartungsklappen auf und sah zu, was die Mechaniker so alles mit meinem neuen Flugzeug machten.

Bereits am Mittag waren alle Kontrollen ohne Befunde fertig und die Lufttüchtigkeit zertifiziert. Im Flugplatzrestaurant überwies ich

mit dem iPad online den Restbetrag und bekam Schlüssel und eine große Kiste mit Wartungsunterlagen rübergeschoben. Nachdem wir auf den Deal - ohne Alkohol – angestoßen hatten, übergab ich die Flugzeugschlüssel meinem ältesten Sohn, damals Copilot auf A320. Der würde mit dem Vorbesitzer einen gründlichen Einweisungsflug machen und sein SEP-Rating erneuern. Ich selbst hatte eine Einweisung schon vorher gemacht. Also setzte ich mich draußen ins Gras und schaute zu: Platzrunden, Touch-and-go, Airwork, Ziellandeübungen. Ein schöner Tag, und ich genoss es, meinem Sohn bei den ersten Runden mit meiner neuen Maschine zuzusehen.

Wenn man ein Museumsstück kauft …

Ich hatte vor dem Kauf schon viele gebrauchte Flugzeuge gesehen. Manche waren gut erhalten, gepflegt und restauriert, andere in einem erbärmlichen Zustand. Bei meiner Arrow war mir trotz des guten Zustands schon von vornherein klar, dass ein gewisser Aufwand benötigt würde, den Oldtimer von 1973 für die Nachwelt zu erhalten. Der Vorbesitzer (er verkaufte die Arrow nach kurzer Zeit, weil er auf eine Turbo-Arrow umstieg) hatte bereits mit der Umrüstung auf modernere IFR-Ausrüstung begonnen. Aber es gab noch viel zu tun.

Die erste Änderung, die ich im Winter an der Arrow vornehmen lassen wollte, war der Ausbau des antiken, wahrscheinlich dampfbetriebenen Bendix ADF T12D Empfängers mit seinem Indicator. Auch die lange ADF-Sense Antenne von der Cockpitdecke bis oben ans Seitenleitwerk (mit womöglich so viel Widerstand wie das ausgefahrene Fahrwerk) musste weg. Inzwischen auf dem A380, dem ersten Verkehrsflugzeug ohne ADF-Empfänger, habe ich mir mal angesehen, wann ich meinen letzten echten NDB-Anflug geflogen bin: Das war zehn Jahre zuvor in Vilnius gewesen. Niemals wieder würde ich mein Leben einer wackeligen Nadel eines in den 1930er-Jahren entwickelten Systems anvertrauen.

Kaputt: Auch das Auswechseln verschlissener, defekter Bauteile gehört zum Erhalt eines alten Flugzeugs dazu. Foto Autor

Fürs Museum: Nicht ein einziges Mal habe ich in der Arrow das ADF eingeschaltet. Gleich im ersten Winter habe ich es ausbauen lassen. **Foto Autor**

Mutter, die sich eigentlich nur das Flugzeug mal ansehen und darin probesitzen wollte. Aber dann fragte sie: „Können wir nicht einfach mal eine Runde fliegen?“ Haben wir natürlich gemacht.
Im April ging es mit der Arrow zur Aero 2011 nach Friedrichshafen und im Mai machte ich auf dem Flugzeug den Checkout für das SEP IFR-Rating. Nach über 30 Jahren IFR-Erfahrung in Jets natürlich kein Problem, aber auch eine neue Erfahrung, alles alleine zu machen und zu organisieren. Single-pilot-IFR durfte ich 2011 zuerst nicht fliegen, weil die deutschen Regeln damals noch einen Autopiloten mit Höhenhaltung forderten.

Neu bestellte ich einen Feuerlöscher, aber auch eine schöne analoge Fliegeruhr. Die digitalen Uhranzeigen in den modernen Verkehrsflugzeugen hatten mir noch nie gefallen. Im April machte die Batterie schlapp und musste erneuert werden. Im selben Monat wurde das unzuverlässige DME durch ein gebrauchtes Gerät ersetzt.
In den folgenden Jahren würden noch viele weitere Umbauten erfolgen, die einen sicheren IFR-Flugbetrieb ermöglichen würden.

Endlich selbstbestimmt fliegen

Natürlich hatte ich mir kein Flugzeug gekauft, nur um es dauernd in der Werft stehen zu haben. Ich bin gleich losgeflogen. Mein erster Passagier war meine Frau Martina, die mich – als Nicht-Fliegerin – unbedingt bestärkt hatte, mir mein Flugzeug konsequent für den IFR-Flugbetrieb auszurüsten. Zweiter Passagier war meine 82 Jahre alte

Im Sommer 2011 flog ich mit meinem Bruder Christoph eine Tour durch Norwegen und Schweden. Dafür war die Arrow da! Ein toller Trip, auf dem wir gleich die erste Sicherheitslandung machten. Auf dem Rückweg von den Resten einer Gewitterfront auf 500 Fuß runtergedrückt, landeten wir in Erfurt. Ein Weiterkommen war danach für fast fünf Stunden nicht möglich.
Ende Juni dann flog ich mit meinem Fliegersohn zum ersten Mal auf die Wasserkuppe. Einfach toll, so reisen zu können.
Und natürlich flog ich viel Training. An einem Tag im Sommer fand ich sieben Touch and

Über den Schären auf dem Flug nach Sundsvall, Schweden. Die erste Tour mit der Arrow ging 2011 durch Norwegen und Schweden. Foto: Christoph Klant

gos, einen Go-around, einen Low Approach und eine normale Landung in meinem Flugbuch, davon etliche Ziellandeübungen.

Eine Frage der Wartung

Als Verkehrsflugzeugführer war ich mein ganzes Berufsleben lang strikte Arbeitsteilung gewöhnt. Und keiner konnte das besser formulieren als ein Lufthansa-Mechaniker, bei dem ich mich mal für einen Fehler am Flugzeug entschuldigt hatte. Er meinte: „Kein Problem. So funktioniert Arbeitsteilung: Ihr macht die Flieger kaputt und wir reparieren sie wieder."
Er hatte ja so recht: Wir brauchten Probleme einfach nur ins Bordbuch einzutragen… und schwupps… über Nacht waren sie quasi wie von selbst repariert!

Mir war natürlich klar, dass das nun mit meiner Arrow anders laufen würde. Die Verantwortung für die Lufttüchtigkeit lag nun ganz bei mir. Und ich hatte wenig Ahnung, wie ich das regelkonform hinkriegen sollte. Es gibt Piloten, die gerne unter ihrer Maschine liegen, unter der Cowling hantieren oder im Rumpf herumschrauben. Dazu gehörte ich ganz sicher nicht. Ich war und bin der Meinung, dass die Wartung von Flugzeugen in die Hände von Fachleuten gehört. Dass das nicht die billigste Variante bei meinem eigenen Flugzeug sein würde, nahm ich in Kauf. Es fing schon mit dem Papierkram an. Blauäugig reichte ich das LBA-genehmigte Instandhaltungsprogramm des Vorbesitzers bei eben jener Behörde zur Umschreibung auf meinen Namen ein – wozu der Amtsschimmel nur ein kurzes Wiehern übrighatte.

Gerne könnte ich – kostenpflichtig natürlich – ein den neuesten Vorschriften entsprechendes Instandhaltungsprogramm (wahrscheinlich ähnlich dem eines Airbus A380) einreichen. Glücklicherweise wurden, noch während ich darüber nachdachte, die Spielregeln geändert. Seitdem reicht – auch heute noch – für die Arrow ein Instandhaltungsprogramm, das der Halter selbst genehmigen kann. Die Werft war mir bei der Erstellung des Dokuments behilflich und hat es jährlich auf den neuesten Stand der Regeln gebracht. Alle Arbeiten am Flugzeug ließ ich von der Werft erledigen. Die hatten einen Schlüssel von Halle und Flugzeug – und wie bei der Lufthansa war zum vereinbarten Termin alles gemacht, im Bordbuch dokumentiert und zertifiziert. Die Unterstützung der Werft war mir eine große Hilfe. So konnte ich mit der Arrow das machen, wozu ich sie gekauft hatte: Fliegen.

Upgrades für einen alten Vogel

Wie bereits erwähnt, begannen meine Erneuerungsarbeiten an der Arrow noch bevor ich die Maschine überhaupt bezahlt hatte. Während ich in der A380-Schulung war, ließ ich die gealterten, zerkratzten Frontscheiben der Arrow austauschen. So was geht natürlich nur, wenn ein gewisses Vertrauensverhältnis zwischen Käufer und Verkäufer da ist. Und das war damals definitiv der Fall.

2011 habe ich folgende Erneuerungsarbeiten durchführen lassen:

- Austausch der Frontscheiben
- Einbau Feuerlöscher
- Kurskreisel durch Century NSD 360a HSI System ersetzt
- Zerschlissenes Glareshield mit Leder bezogen
- Einbau Grob-Benz Micro Borduhr
- Ersatz des unzuverlässigen DME (hat Verkäufer entsprechend Kaufvertrag bezahlt)
- Austausch gealterter Bugfahrwerksreifen
- Einbau PA28 Luggage Door Strut Kit
- Reparatur der durch eine früher einmal ausgelaufene Batterie korrodierten Battery-Box
- Einbau Autopilot S-Tec 30 ALT für die Höhenhaltung
- Einbau Low Voltage Warning Light
- Ausbau ADF-Empfänger, Indicator und Antenne

Der alte Kurskreisel musste raus. In den USA fand ich ein HSI für meine Arrow.
Foto: aus der Verkaufsanzeige

- Anschaffung PowerFlarm Portable
- Erneuerung der Innenausstattung: Sitze, Seitenverkleidungen etc.

2012 gingen die Arbeiten munter weiter:

- Kurbelwellendichtung erneuert
- Stromanschluss für PowerFlarm eingebaut
- Einbau drei neue Drainvalves
- Arbeiten am Fahrwerk – Gear Override schwergängig
- Schwergängiger Fuel-Selector überholt
- Einbau EDM 730 Engine Monitor

Nun mögen Sie sich fragen, wie kommt man auf die Idee, gleich alle Drainvalves zu ersetzen? Das kam so: An einem Feiertag – der Flugplatz lag leer und verlassen, die Werft hatte zu – wollte ich mit meiner Frau eine Tour fliegen. Das Flugzeug stand vollbetankt in der Halle. Beim Drainen eines Haupttanks passierte es dann: Hoppla … eines der Drainvalves ließ sich nicht mehr schließen. Das war nun eher schlecht. Meine Frau eilte mit einem Eimer herbei. Aber der fasste nur 5 Liter, der Tank aber 95 Liter. Langsam füllte sich der Eimer mit Flugbenzin, während wir über Optionen nachdachten. Am Ende ging nach vielen Versuchen das Ventil doch noch zu. Keine Frage: Auf diesem Trip wurde nicht mehr gedraint und nach der Rückkehr wurden alle drei Ventile nach 39 Betriebsjahren durch neue ersetzt.

Eine Saison fällt aus

Die Updates der Arrow wurden im Frühjahr 2013 jäh unterbrochen, als bei einem Touch-and-Go – zum Glück auf der Runway – schwere Vibrationen zum Startabbruch führten. Selbst Mixture-Cut-Off beim Ausrollen

Vorher – nachher: Das einzige Upgrade an der Arrow, das ich nicht aus flugbetrieblichen, sondern aus kosmetischen Gründen machen ließ: 2011 wurden die Sitze und Verkleidungen im Cockpit mit Leder bezogen. Fotos: Autor

konnte nicht verhindern, dass durch das Schütteln eine Strebe im Bugfahrwerk brach und die Arrow die Nase auf die Landebahn senkte.

Ursache für die Vibrationen war ein Bruch eines Propellerblatts gewesen. Der äußere Teil des Blatts war weggeflogen und konnte erst am Folgetag neben der Bahn gefunden werden. Warum der Propeller versagte, konnte nie geklärt werden. Die Folgen des Zwischenfalls sind schnell erzählt.

Erst mal die negativen Folgen: Mit dem Unfall war die Flug-Saison 2013 vorbei. Es würde exakt ein halbes Jahr dauern, bis die Arrow wieder fliegen konnte. Die mit dem Unfall verbundenen Kosten der Reparaturen beliefen sich auf 68.000 Euro, wovon zum Glück den größten Teil, inklusiver der Kosten für

die Grundüberholung des Motors, die Delvag Luftfahrt-Versicherung zahlte. Als „Betriebsschaden“ blieben die Kosten für einen neuen Propeller an mir hängen. Außerdem einige Arbeiten am Motor, die nichts mit dem Unfall zu tun hatten. Hier zeigt sich, wie wichtig eine Vollkaskoversicherung bei einem kompetenten Unternehmen ist, wenn man keinen eigenen Geldspeicher zu Hause hat.

Nun aber zu den positiven Folgen des Propeller-Schadens:

Erst mal für die Leser von ***Pilot und Flugzeug***: Nachdem es 2013 privat für mich nichts mehr zu fliegen gab, begann ich ernsthaft, Artikel für ***Pilot und Flugzeug*** zu schreiben. Ein erster Artikel – über einen IFR-Flug nach Bad Vöslau bei Wien – war bereits im Februar 2013 erscheinen, die nächsten schrieb ich in der Wartezeit auf das Flugzeug. Zwei davon stehen in der Ausgabe Juli 2013[1]. Seitdem sind 55 Artikel von mir erschienen.

Die zweite positive Folge des Propellerschadens war ein beschleunigtes Upgrade der Arrow. Schon beim Kauf hatte ich beschlossen, sollte einmal eine Shock-Loading-Inspection erforderlich sein, anstelle dessen gleich eine komplette Motor-Grundüberholung machen zu lassen. Das war nun die Zeit dafür. Der Motor wurde bei Röder Präzision in Egelsbach hervorragend grundüberholt. Dabei wurden viele Teile neu eingebaut: Natürlich alle Bolzen, Dichtungen und Zündkerzen, aber auch neue Zylinder, Kolben, Nockenwelle usw. Einige ältere Service Bulletins wurden durchgeführt, z.B. an der Ölpumpe. Zudem wurde das Kurbelgehäuse geschweißt, weil an den bekannten Schwachstellen Haarrisse gefunden wurden. Alle Anbauteile wurden überholt; erneuert wurden der Propeller-Regler und der Zahnkranz für den Anlasser. Am Ende kam der Motor mit null Stunden zurück nach Worms.

Nach Anbau des fabrikneuen Propellers kam der Versuch eines dynamischen Auswuchtens in Egelsbach zu dem Ergebnis, dass es nichts auszuwuchten gab. Der Motor surrte genauso vibrationsarm wie vorher.

Was natürlich die Kasse schonte: 2013 habe ich notgedrungen nur Tankrechnungen für lediglich 150 Liter AVGAS bezahlt.

Während wir auf den Motor warteten, hatte ich in der Werft weitere Zusatzarbeiten in Auftrag gegeben:

- Einbau WLAN Modul Butterfly Connect für PowerFlarm
- Festeinbau PowerFlarm nach STC mit Außenantennen
- Komplettüberholung der Fahrwerks-Automatik
- Überholung der Höhenruder-Trimm-Anzeige
- Einbau Levil Attitude-Heading-Reference-System (AHRS) für die App XAVION

Nun war die Arrow fit für 2014, ein Jahr, in dem außer den restlichen Kosten für obige Arbeiten von der Werft lediglich Kosten für die Jahresnachprüfung anfielen. Erst 2016 fielen wieder größere Kosten an, als ich das Cockpit mit dem Einbau eines Garmin GTN650 weiter umrüsten ließ. Bei der Gelegenheit wurde auch ein Golze ADL 140 eingebaut, ans Bordnetz und an das GTN650 angeschlossen. Damit war meine Aufrüstung der Arrow zum vollwertigen IFR-Flugzeug für die heutige GPS-Infrastruktur abgeschlossen.

1) Xavion – Retter in der Not“ und „Meine Begegnung mit Dieter Schmitt - Ferry- und Testpilot, Rekordflieger 1924-2013“

„Was waren Ihre schönsten Flüge?“

So eine abwegige Frage stellt natürlich niemand. Sowie jemand rauskriegte, dass ich Pilot bin, kamen Fragen wie: „Haben Sie schon mal einen Notfall gehabt?“ Aber die eigentlich wichtigste Frage wäre doch: „Was war der schönste Flug?“ Schade, hat keiner gefragt. Aber Sie wissen, dass es eigentlich darum geht: Das Fliegen ist so schön, dass wir alle Kosten und Mühen auf uns nehmen, uns ins Cockpit zu setzen, um diese schönen Momente immer und immer wieder zu erleben. Also will ich berichten, wozu ich die Arrow am liebsten genutzt habe. Und das waren kleine Flugreisen durch Europa. Dauer von zwei, drei Tagen bis zu zwei Wochen. Je nachdem, wie viel Zeit ich oder meine Begleiter hatten.

Eine der coolen Touren ging 2012 durch Irland und Schottland mit meinem Sohn Tobias. Zuerst flog ich eine Woche solo, dann kam mein Sohn, beruflich zeitlich eingeschränkt, in Dublin dazu. Ich habe ein kleines Buch darüber rausgegeben, mit Einträgen und Fotos aus einem Blog, den ich von unterwegs an die Familie zu Hause gepostet hatte. Wie bei vielen meiner Touren gab es wetterbedingt Umplanungen. Ein paar Tage hing ich bei niedriger Ceiling und Regen in Cork fest und konnte nicht wie geplant VFR auf die Aran Islands im Atlantik fliegen.

Aber dann ging es IFR nach Dublin und von dort mit meinem Sohn über die Isle of Man auf die äußeren Hebriden nach Stornoway vor der schottischen Küste. An einem Tag machten wir einen herrlichen Rundflug über Schottland und das Loch Ness, nur um am nächsten Tag in Stornoway zusammen mit einer englischen Crew wegen einer Gewit-

Mit der Arrow konnte man in wenigen Stunden in den interessantesten Gegenden Europas sein, wie hier in Schottland. Buchcover des Autors

Ein IFR-Flug von Cork nach Dublin. Am Anfang IFR wegen schlechtem Wetter, am Ende IFR, um den VOR-A Approach nach Weston zu fliegen, der mitten über Dublin hinweg führt. Foto: Autor

Wunderschöne Momente ... Der Autor gestrandet am Ende der bekannten Welt in Stornoway. Da wollte ich schon immer mal hin. 2012, Foto: Tobias Klant

terfront zu stranden. So konnten wir die schöne Insel in Ruhe erkunden.

Zurück ging es später IFR nach Prestwick, und von dort VFR über Le Touquet nach Hause.
Der IFR-Flug von Stornoway nach Prestwick 2012 war für mich insofern besonders, als dass es mein erster IFR-Flug bei Gewitterwetter war, den ich ohne Wetterradar gemacht habe. Bis dahin bin ich – wie damals auf der King Air der Verkehrsfliegerschule 1980 – bei Gewitter im Forecast oder auf der Significant Weather Chart nicht IFR geflogen.
In Stornoway hatten wir erstmals das Bodenwetterradar auf dem Handy für die aktuelle IFR-Flugplanung genutzt. Sowohl Stornoway als auch Prestwick meldeten zwar keine Gewitter mehr, aber in den schottischen Highlands dazwischen hingen noch starke Gewitter. Wir haben deshalb den IFR-Flugweg großzügig um dieses Gebiet herum geplant und sind IFR abgeflogen. Die Flublotsen hatten unsere Intention nicht verstanden und uns immer wieder angeboten, direkt nach Prestwick zu fliegen. Haben wir natürlich nicht gemacht. Als wir in FL080 oben aus den Wolken rauskamen, konnten wir linker Hand wie erwartet die Gewittertürme in der Ferne sehen …
Heute ermöglicht das Bodenwetter-Radarbild im Cockpit auch im Flug eine gute Abschätzung der Wetterlage.

Sehr gerne bin ich mit der Arrow Richtung England und Irland geflogen, aber auch nach Norwegen und Schweden und an die deutsche Ostseeküste. Manche Touren bin ich solo geflogen. Aber auf den meisten Touren hat mich meine Frau Martina begleitet, die meine Arrow immer zärtlich „Error“ genannt hat, obwohl uns das Flugzeug niemals wirklich im Stich gelassen hat.

Flüge in den Süden haben uns über die Alpen nach Bozen und auf die Insel Elba geführt. Öfters waren wir in Venedig auf dem schönen Grasplatz Lido und in Portoroz, Slowenien.
Für ein verlängertes Wochenende bot sich Dinard an, in der Bretagne, für einen Besuch von Saint Malo. Oder die Isle of Wight … Ich kann gar nicht sagen, was ich am schönsten fand. Außer, dass mir am besten die Grasplätze gefallen haben. Kein Wunder,

dass ich daher mehrmals auf Lido war oder auf der Isle of Wight.

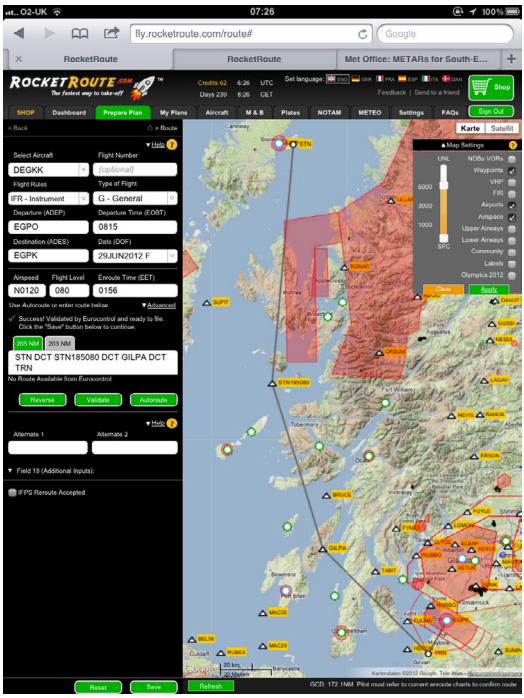
Einige meiner Reisen mit der Arrow haben ihren Weg in „*Pilot und Flugzeug* gefunden:

- 2015-07: Rund um den Ärmelkanal - Maximum Sightseeing mit der blauen Arrow
- 2018-09: Mit der Arrow an die Adria – Eine schöne Flugreise mit Hindernissen
- 2019-09: Über die Alpen nach Elba – Eine Reise mit der Arrow durchs Gebirge und über das Meer
- 2020-10: Sonne, Sand und Meer … in Saint-Malo – Nach Frankreich ohne Französisch
- 2022-12 Mit der Arrow nach England - Drohnen, Kreditkarten und die Freude am IFR-Fliegen

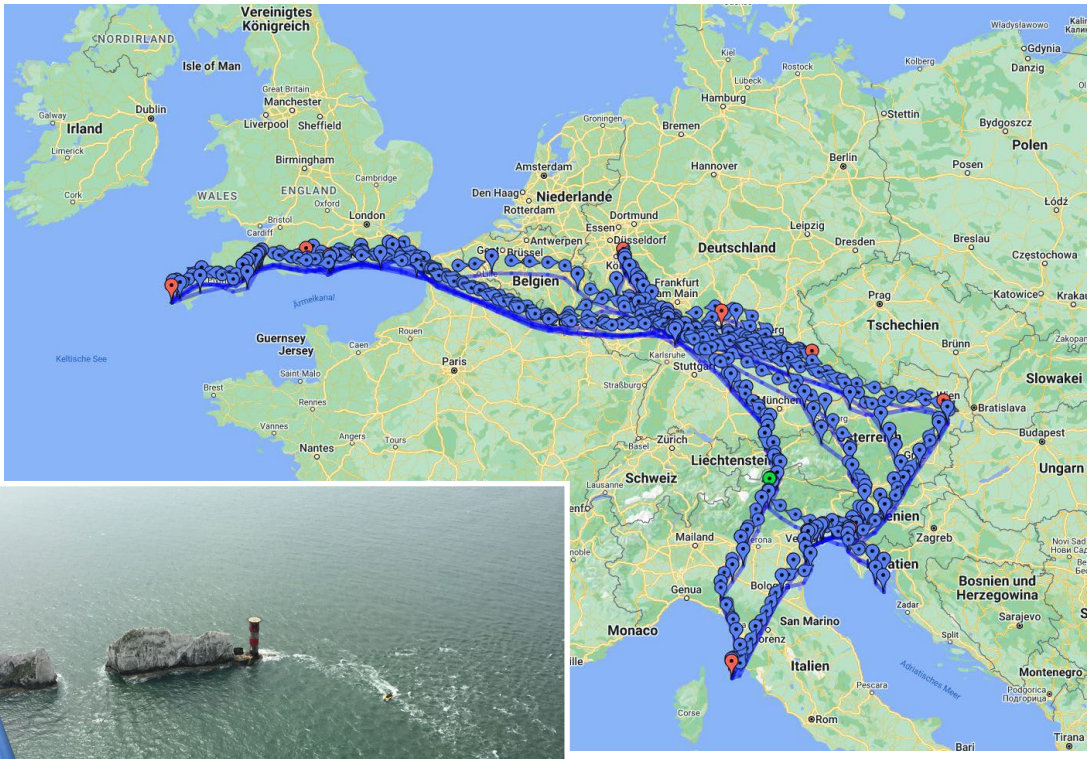
Was hat's gekostet?

Wer sich heute ein Flugzeug kaufen möchte, den interessiert auch sicher, was der Unterhalt einer solchen Maschine kostet. Eine Copilotin auf dem A380 hat mal ihren Klapptisch rausgezogen, einen Zettel genommen und einen Stift und gefragt: „Nun sag schon, was kostet die Arrow so im Jahr?“ und ich habe ihr ein paar Fixkosten aufgezählt: Wartung, Hallenplatz, Versicherung. Sie hat alles addiert und meinte: „Na ja, gar nicht mal viel teurer als mein Pferd!“…

Da war ich echt beruhigt: Nicht teurer als ein Pferd! Wir haben uns allerdings nicht darüber unterhalten, wie viel Hafer ein Pferd pro Stunde benötigt und wie viel Liter AVGAS die Arrow.



Ein geplanter IFR-Umweg um eine ausgedehntes Gewittergebiet über Schottland ermöglichte uns 2012 den Abflug aus Stornoway.
Unten: Der Autor abflugbereit in Portoroz, Slowenien
Foto: Martina Klant



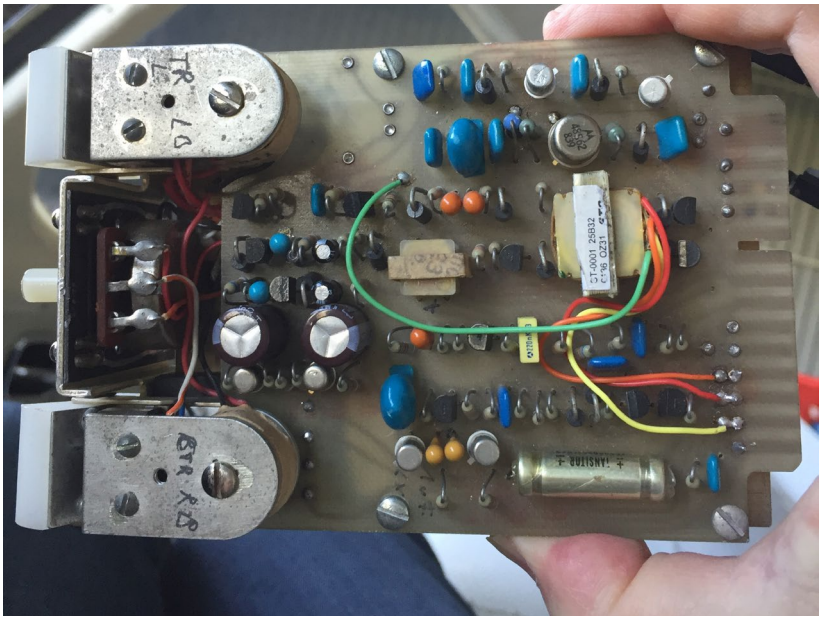
Ausgewählte Satelliten-Tracks zeigen einige Lieblingsstrecken der Arrow nach Südengland und ans Mittelmeer. ADL 140 Satelliten-Tracks
Die Arrow wieder unterwegs... Hier fliege ich solo über dem Needles Lighthouse, Isle of Whight, England.
Foto: Autor

Also mal im Ernst. Wir alle wissen, Fliegen ist nicht billig. Ich möchte beim Hallenplatz anfangen. Hat der Platz für die Arrow in einer Halle im Worms 2011 noch 210 Euro im Monat gekostet, so kostete derselbe Stellplatz Ende 2022 knapp 370 Euro im Monat. Die Versicherung ist der nächste Posten. Ich kann nur empfehlen, eine Vollkasko-Versicherung zu wählen, die kostet bei einer Versicherungssumme um die 100.000 Euro etwa 3.000 Euro im Jahr.

Was die Wartung kostet, weiß man erst hinterher. Manches Jahr fielen nur die Kosten für eine 100 Stundenkontrolle und die Jahresnachprüfung an, im nächsten Jahr waren vielleicht aufwendige Sonderkontrollen dabei oder der teure Austausch defekter Bauteile.

Ich habe alle Kosten für die Wartung der Arrow aufgezeichnet und bin dabei auf einen Durchschnitt von rund 5.500 Euro im Jahr gekommen, berechnet über die letzten elf Jahre. In den letzten fünf Jahren betrug der Durchschnitt für die Wartung 7.300 Euro pro Jahr. Die höheren Kosten resultieren aus Kostensteigerungen bei der Werft sowie auf teuren Ersatzteilen. Zu den hier genannten Wartungskosten habe ich alle Kosten gezählt, die für Inspektionen und Reparaturen vorhandener Systeme angefallen sind, also für:

- 100 Stunden-Kontrolle
- Jahresnachprüfung
- Avionik Nachprüfung
- Static-Test
- Transponder Test
- Sonderkontrollen wie z.B. die Wing Spar Inspection (alle sieben Jahre)
- Arbeitskosten für Reparaturen
- Kosten für die benötigten Ersatzteile wie Fuel Pump, Starter, Autopilot-Servo, Voltage Regulator
- Ersatz von Verschleißteilen wie Reifen, Bremsen und Batterie
- Aufwendige Einzelmaßnahmen wie die Reparatur des Piper Autopiloten[2] oder der Austausch der Wing-Bolzen nach Mäuseangriff.[3]



Der alte Piper Autopilot aus der Zeit der ersten Mondlandungen. Nur wenige Unternehmen, wie z.B. Avionik Straubing, sind heute noch in der Lage, solche historischen Geräte zu reparieren.

Nicht enthalten in den hier aufgeführten Zahlen für die Wartung sind die Kosten für „Upgrades“, die ich an der Arrow habe vornehmen lassen, um sie ins 21. Jahrhundert zu bringen, wie z.B.:

- Austausch der Frontscheiben
- Erneuerung der Innenausstattung
- Erneuerung der Türdichtungen
- Einbau Fliegeruhr
- Einbau PowerFlarm Kollisionswarner mit WLAN
- Einbau S-Tec 30 Alt Autopilot für die Höhenhaltung
- Einbau HSI
- Einbau Garmin GTN650
- Einbau Golze ADL 140
- Einbau Feuerlöscher
- Beschaffung elektr. CO-Melder nach dem Tod von Wolfgang Dallach
- Einbau neuer ELT
- Einbau Engine Monitor

Lohnt sich der Kauf eines alten, gebrauchten Flugzeugs heute noch?

Die oben beschriebenen Upgrades, um die Arrow für die nächsten Jahre und womöglich Jahrzehnte zu einem zuverlässigen IFR-Flieger aufzurüsten, wurden in den ersten fünf Jahren nach dem Kauf (2011) vorgenom-

2) *Pilot und Flugzeug* 2018-12: Multiples Organversagen – Historischen Autopilot reparieren oder ersetzen?

3) *Pilot und Flugzeug* 2020-02: Mäuse an Bord – Gefahr mit Fell

men. Zusammen haben diese Investitionen etwa 55.000 Euro gekostet. Hat sich das gelohnt? Auf jeden Fall. Im Herbst 2022 habe ich die Arrow zu einem Preis verkauft, der in etwa dem des damaligen Kaufpreises plus den getätigten Investitionen entsprach, nach elf Jahren also nahezu ohne Wertverlust.
2011 hat eine neue Piper Arrow – aufgerüstet mit DME und Autopilot für IFR in Europa – ca. 473.000 Dollar gekostet (nicht, dass ich mir das hätte leisten können). Und da war sie noch nicht in Europa. Es ist fraglich, ob man eine solche Maschine heute ohne Wertverlust hätte verkaufen können. Schneller als meine 1973er Arrow flog die neue auch nicht. Und der Spritverbrauch war auch nicht besser.
Gebrauchte Flugzeuge, auch wenn sie nach dem Kauf aufwendig aufgerüstet werden müssen, sind immer noch deutlich billiger als Neuflugzeuge. Es gibt sogar Firmen, die von den heute noch viel höheren Preisen für Neuflugzeuge profitieren. Sie kaufen alte Flugzeuge mit wenig Flugstunden und Landungen günstig auf, weiden sie aus, bauen neue Glascockpits ein, neues Interior, einen neu überholten Motor und können die Flugzeuge immer noch zu einem deutlich günstigeren Preis anbieten, als das entsprechende Modell neu kosten würde. Sowas wird sogar mit Turboprops und mehrmotorigen Flugzeugen gemacht.

Der Pilot hört auf

Bevor ich zum Verkauf meiner Arrow komme, noch ein paar Worte des Trosts für all diejenigen, die glauben, mit dem Fliegen aufzuhören, sei so etwas Ähnliches wie ein früher Tod.

2022 entschloss ich mich, nicht nur meine Arrow zu verkaufen, sondern auch – nach 46 Jahren im Cockpit und über 23.000 Flugstunden – die praktische Fliegerei komplett aufzugeben und meine Lizenzen verfallen zu lassen. Dies erzeugte einiges Erstaunen im Freundes- und im Bekanntenkreis.
Die Ursachen für diesen Entschluss waren vielfältig. Angefangen hat es mit einem Wanderurlaub in Griechenland im Mai 2022, wo ich mir ein schmerzhaftes medizinisches Problem zugezogen hatte. Damit verbunden war nicht nur vorübergehende Fluguntauglichkeit, sondern auch eine lange Wartezeit auf eine Operation und anschließend eine ebenso lange Zeit der Rekonvaleszenz, bis ich mich wieder beim Fliegerarzt vorstellen

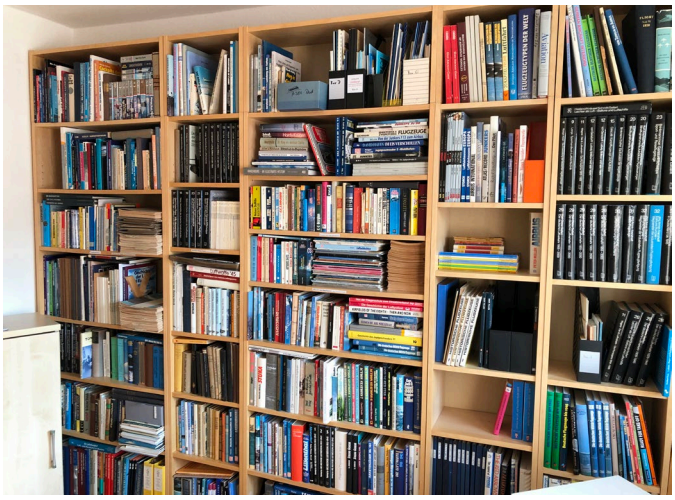
Zum einen fühlte ich mich in meiner Arrow topfit. Das war ein guter Zeitpunkt, aufzuhören. Ich wollte aufhören, wenn es am schönsten ist, und nicht erst, wenn mir andere dazu raten würden.

konnte und wieder „freigelassen“ wurde. Etwa ein Vierteljahr war ich außer Gefecht. Das Merkwürdige: In dieser Zeit habe ich das eigene Fliegen kaum vermisst. Ich hätte auch keine Zeit dafür gehabt. Auch ist mir erstmals aufgegangen, dass ich etwas älter geworden bin. Ich bin ein wenig langsamer geworden und möchte mir für vieles mehr Zeit nehmen. Nun ist 66 Jahre noch nicht das übliche Alter, die Lizenz an den Nagel zu hängen. Aber aus vielen Gründen erschien mir der Zeitpunkt richtig.

Zum einen fühlte ich mich in meiner Arrow topfit. Das war ein guter Zeitpunkt, aufzuhören. Ich wollte aufhören, wenn es am schönsten ist, und nicht erst, wenn mir andere dazu raten würden, wenn ich die schweren Hallentore nicht mehr aufkriegen würde oder ich z.B. später mangels Übung einen gravierenden fliegerischen Fehler machen würde.

Zum anderen habe ich keine Zeit. Mein Leben als Flugkapitän im Ruhestand ist zu einem sehr dynamischen geworden. Nach wie vor liebe ich die Fliegerei und die Luftfahrtgeschichte. Ich arbeite in meinem Online Antiquariat Lindbergh und verschicke Jahr für Jahr hunderte Luftfahrtbücher in alle Welt. Und dann das Schreiben für ***Pilot und Flugzeug***: Ich liebe es, über Luftfahrt-Themen zu schreiben. Aber ich will es gut machen. Und das bedeutet viel Arbeit. Allein um im Sommer 2022 die Artikelserie „Flüge zum Nordpol“ schreiben zu können, habe ich gut ein Dutzend alte Bücher neu gelesen, hunderte Webseiten nach Informationen durchforstet und die zum Teil 100 Jahre alten Expeditionsberichte gelesen. Das hat richtig viel Spaß gemacht. Wann hätte ich da noch selber fliegen sollen?

Außerdem habe ich auch meine Familie. Mit meiner Frau bin ich seit dem Sommer in einem gemeinschaftlichen Wohnprojekt in Darmstadt engagiert. Die Meetings mit der Gruppe füllen schnell unsere Wochenkalender. Und einmal die Woche betreuen wir unsere kleinen Enkel in Darmstadt, zwei und viereinhalb Jahre alt (oder wie die Große meint: „halb fünf“).



Ein kleiner Blick in mein Antiquariat Lindbergh. Ich habe über 4.700 Luftfahrtbücher im Angebot.

Schreiben über Luftfahrtgeschichte erfordert viel Recherche-Arbeit. Hier ein paar der Bücher, die ich für die Artikelserie „Flüge zum Nordpol“ neu gelesen habe. Das älteste Buch ist fast 100 Jahre alt.
Unten: Unsere Enkel halten uns jung ...

Für das Fliegen bleibt mir zu wenig Zeit. Und ich bin der Meinung, dass man VFR wie IFR nur durch viel Fliegen fit bleiben kann. Daher höre ich auf. Tut nicht weh. Ich habe schon mit so vielen Flugzeugtypen aufgehört zu fliegen: Segelflugzeuge, die Bonanza, die Boeing 737, die B747, verschiedene Verkehrsflugzeuge bis zum A380 – und alles überlebt! Immer ging es danach munter weiter. So wird es auch nach der Arrow sein.
Meine Frau, die meine Leidenschaft für das Fliegen immer unterstützt hat, war ein wenig beunruhigt, als ich von meinen Plänen berichtete. Sie fragte mich: „Warum hörst du mit dem Fliegen auf?“ Ich erwiderte: „Weil ich mein Leben verentkomplizieren möchte.“ Sie antwortete: „Wenn du das willst, musst du zuerst mich loswerden.“ Ich meine, ganz so weit muss man wirklich nicht gehen …

Bei verschiedenen Organisationen, Flugplätzen und Behörden habe ich mich nach dem Verkauf der Arrow abgemeldet und es kam ein buntes Feedback. Freundliche Telefonate, nette E-Mails. Aber irgendetwas war anders: Sensibilisiert durch den Beruf meines Bruder Christoph (er ist Bestatter) hatte ich gelegentlich den Eindruck, das waren Worte des Beileids!
Bei einer Firma, bei der ich seit vielen Jahren Luftfahrtkarten bezog, rief ich an, um mein Abo zu kündigen, „weil ich mit dem Fliegen aufhöre“. So einen „Fall“, meinte die Dame am Telefon, hätten sie gestern auch schon gehabt. „Ist nicht schlimm“, meinte ich: „Es gibt ein Leben nach dem Fliegen.“ Die Dame am Telefon sagte dazu nur: „Da waren die hier gestern aber ganz anderer Meinung …“

Kopf hoch Leute: Es gibt tatsächlich ein Leben nach dem Fliegen. Ich weiß es und grüße von der anderen Seite. Sie werden das in den nächsten Ausgaben von ***Pilot und Flugzeug*** merken. Ich habe noch viele Luftfahrt-Themen auf Lager.

Piper Arrow zu verkaufen

Der Käufer meiner Arrow hat mir vorgeschlagen, doch mal darüber zu schreiben, wie einfach ein Flugzeugkauf (und entsprechend ein Verkauf) heute eigentlich sein kann. Das möchte ich gern machen. Meine Arrow 2022 zu verkaufen war genauso unspektakulär, wie es 2011 gewesen war, sie zu kaufen.

Ich hatte eine genaue Beschreibung der Arrow auf meiner Webseite www.PeterKlant.de vorbereitet und einen Zweizeiler im Forum von ***Pilot und Flugzeug*** geschrieben.

Mit dem Preis von 115.000 Euro hatte ich mich am unteren Rand dessen orientiert, was Ende 2022 für Piper Arrows in Europa gefordert wurde. Umso erstaunter war ich über die unterschiedlichen Reaktionen auf diesen Betrag: Ein Forumsschreiber nannte den Flieger „eine alte Möhre mit antiquiertem Uhrenladen“[4] und wunderte sich über den hohen Preis. Ein Kaufinteressent dagegen fragte, warum ich das Flugzeug so billig anbieten würde. Jedenfalls war das Flugzeug schneller verkauft, als ich gucken konnte. Selbst nachdem die Maschine verkauft war, meldeten sich in Worms noch Leute, die die Arrow kaufen wollten.
Der erste Interessent war ein Ingenieur aus dem europäischen Ausland. Er war noch in der PPL Schulung auf PA28 und war ernsthaft an der Arrow interessiert. Leider war für ihn aus beruflichen Gründen ein Termin für einen Probeflug zu spät, um beim Verkauf zum Zug zu kommen. Ein weiterer Interessent war ebenfalls noch in der Pilotenausbildung und wollte mit seinem Fluglehrer zum Probeflug kommen. Dieser Probeflug scheiterte, weil ich am vereinbarten Termin wegen schlechtem Wetter den Flug abgesagt habe.

4) Der Möhren-Schreiber verkennt die Möglichkeiten der blauen Arrow mit dem „Uhrenladen“ völlig. Das Flugzeug ist mit dem Garmin GTN650 für alle gängigen, modernen IFR-Verfahren ausgerüstet, inklusive Holding Entry, Offset etc. Zugelassen ist die Arrow für RNP Approaches bis zum LPV Minimum von 200 Fuß. Ein Upgrade auf ein Glascockpit würde hieran nichts ändern.

Viel mehr als einen Hinweis auf meiner Webseite für den Verkauf meiner Arrow gab es nicht ... www.PeterKlant.de

Hier stellt sich die Frage: Ist eine Piper Arrow ein gutes Flugzeug für einen Anfänger? Ich meine: unbedingt! Die Piper PA28 Serie wird vielfach in der Pilotenschulung eingesetzt und die Arrow fliegt ebenso gutmütig wie die Versionen mit einem festen Fahrwerk. Wenn man einem neuen Piloten beibringen kann, wie er mit der Vergaser-Vorwärmung umzugehen hat, kann man ihm ebenso den Umgang mit dem Prop-Lever und dem Einziehfahrwerk beibringen. Immerhin habe ich selbst als Flugschüler auf der Verkehrsfliegerschule den PPL auf Beechcraft Bonanza gemacht. Wir hatten damals als Anfänger auch keine Probleme mit der leistungsfähigen Maschine. Wenn man als Beginner oft genug mit einem speziellen Flugzeugtyp fliegt, hat man es schnell drauf.
Wie schon gesagt, ging der Verkauf meiner Arrow schnell über die Bühne. Ein Interessent meldete sich. Er wollte mit seiner Partnerin und einem Fluglehrer vorbeikommen. Alle drei wollten wohl in Zukunft die Arrow fliegen. Die Idee gefiel mir gut. Die Arrow gehört in die Luft. Ich selbst hatte sie zuletzt viel zu wenig geflogen.
Auch hier musste ein Termin gefunden werden, der den Käufern beruflich passte. Und dann flogen die drei in Worms zum Probeflug In-Style mit einer gecharterten Mooney ein. Ein sehr sympathisches Trio. Wir guckten uns die Arrow gründlich an und holten sie zu einem Probeflug aus der Halle. Als

Erstes würde der Fluglehrer fliegen. Wir brieften den Abflug nach Westen, gefolgt von einigen Manövern und der Demonstration der Autopiloten (Piper-Roll, S-Tec Pitch). Anschließend würden wir nach Speyer fliegen.
Für mich war das Ganze keine Verkaufsveranstaltung, sondern pures Flugvergnügen. In der Platzrunde in Speyer saß ein UL ziemlich dicht vor uns. Gespannt schaute ich zu, wie das ausgehen würde. Obwohl der Fluglehrer etwas ausholte, wurde es im Endanflug eng, weil der UL einen Rollweg verpasste und weiter die Bahn entlang rollte. So konnte ich einem entspannten, perfekt geflogenen Go-around zusehen. Nach einer weiteren Platzrunde landeten wir und rollten zum Seat-Change auf das Vorfeld. Als Nächstes flog die Partnerin des Käufers ein paar Manöver und Kreise in der Nähe von Heidelberg. Ihr lag die Maschine wirklich gut in der Hand. In Worms übergab sie mir die Kontrolle für den Anflug und die Landung. Wie schön. Die drei, aber auch ich selbst wussten noch nicht, dass diese Landung mit der Arrow in Worms meine letzte Landung überhaupt werden würde – nach 46 Jahren im Cockpit.
Der spätere Käufer lehnte das Angebot, selbst auch noch eine Runde zu fliegen, dankend ab. Er saß zufrieden hinten im Cockpit und hatte offenbar genug gesehen. Im Flugplatzrestaurant waren wir noch auf einen Plausch zusammen, während der Fluglehrer sich die umfangreichen Wartungsunterlagen vornahm, die ich mitgebracht hatte. Alles okay soweit.

Ich erklärte das geplante Procedere. Ich wollte es genau so machen wie damals, als ich die Arrow gekauft hatte:

Und weg ist die blaue Arrow... Im Formationsflug zur neuen Basis und neuen Abenteuern entgegen... aus einem Video des neuen Besitzers

1. Unterzeichnung Kaufvertrag
2. Anzahlung
3. 100 Stundenkontrolle und Jahresnachprüfung auf meine Kosten
4. Restzahlung
5. Übergabe des Flugzeugs

Nachdem wir alles besprochen hatten, flogen die drei mit der Mooney wieder nach Hause. Es war ein schöner Flugtag gewesen. Ein Samstag im November. Und bereits am Dienstag kam eine SMS:
„Wie sicherlich erwartet habe ich mich für den Kauf entschieden ...“
Besser konnte es gar nicht laufen. Mit der Post kam anschließend der unterschriebene Kaufvertrag und auf dem Konto die Anzahlung. Den Termin für die Jahresnachprüfung hatte ich schon vorher mit der Werft vereinbart. Die Arbeiten dauerten etwas länger, weil auch noch ein Pitot-Static-Test gemacht werden sollte. Nachdem alle Arbeiten fertig waren und die Lufttüchtigkeit bescheinigt,

So eine freundliche WhatsApp Nachricht versüßt einem natürlich den Trennungsschmerz...

kam die Restzahlung auf meinem Konto an und gleich am nächsten Wochenende die beiden Männer zum Abholen des Flugzeugs. Die Pilotin musste leider zu Hause bleiben, denn die Piloten waren in einem Pickup mit nur zwei Sitzen angereist. Wir beluden den Wagen mit der umfangreichen Ausrüstung, die zum Flugzeug gehörte, wie Schwimmwesten, Kopfhörer, Batterie-Ladegerät, Klappleiter, Bodenstromversorgung, Kabeltrommel, weitere Ausrüstung, Wartungsunterlagen, Handbücher sowie dem großen Stahlschank aus der Halle. Zuletzt übergab ich alle Flugzeugschlüssel. Wir unterzeichneten ein Übergabeprotokoll und dann kam die Stunde der Wahrheit: Das Wetter war denkbar schlecht, der Fluglehrer dazu ausgeguckt, das Flugzeug, wenn möglich zu überführen. Wir gingen raus und guckten uns die tiefhängenden Wolken an. Auf dem Handy holte ich die METARs von Mannheim, Frankfurt und Wiesbaden: Überall eine Wolkenuntergrenze von nur 500 Fuß. Der Pilot winkte ab: Bei dem Wetter würde er nicht fliegen. Die Arrow würde noch in der Halle bleiben. Ich übergab den Hallenschlüssel und stellte den neuen Eigentümern frei, die Arrow zu holen, wann immer es ihnen zeitlich und vom Wetter her passte. Dann fuhren wir alle nach Hause.

Eine Woche später kam ein Video, eine SMS, eine WhatsApp-Nachricht und später der Hallenschlüssel.

Zum Jahresbeginn habe ich noch einmal mit einem der Piloten telefoniert. Die Arrow ist in ständigem Gebrauch und endlich wieder mehr in ihrem luftigen Element. Das hatte ich mir von den neuen Besitzern erhofft. Der Pilot meinte, was sie nun mit der Arrow machen würden, sei „artgerechte Haltung.“ So gefällt mir das.
„Bye, bye Arrow Zwei!“ Ich wünsche den neuen Eignern allzeit schöne Flüge!

peter.klant@pilotundflugzeug.de

Einer der neuen Piloten schickte dieses Foto der Arrow für meinen Artikel...