

flieger magazin

B 5621 / Nr. 3 / März 1999



03

DM 8,-
sfr 8,-
öS 62,-
hfl 9,60,-
dkr 37,-
lfr 180,-
bef 180,-

Aerospace

Patty Wagstaff

**Die Power-Frau
am Akro-Himmel**

**Micco SP20
Comeback
eines
Allround-
Talents**

**Wie ist das
möglich?
Literweise
Wasser
im Tank**

**Durchstarten
Mut zur
Korrektur**

**Business Aviation
Mit welchen
Speeds die
Profis fliegen**

**Wolf Hirths Klemm 150
Das maßgeschneiderte
Einzelstück**

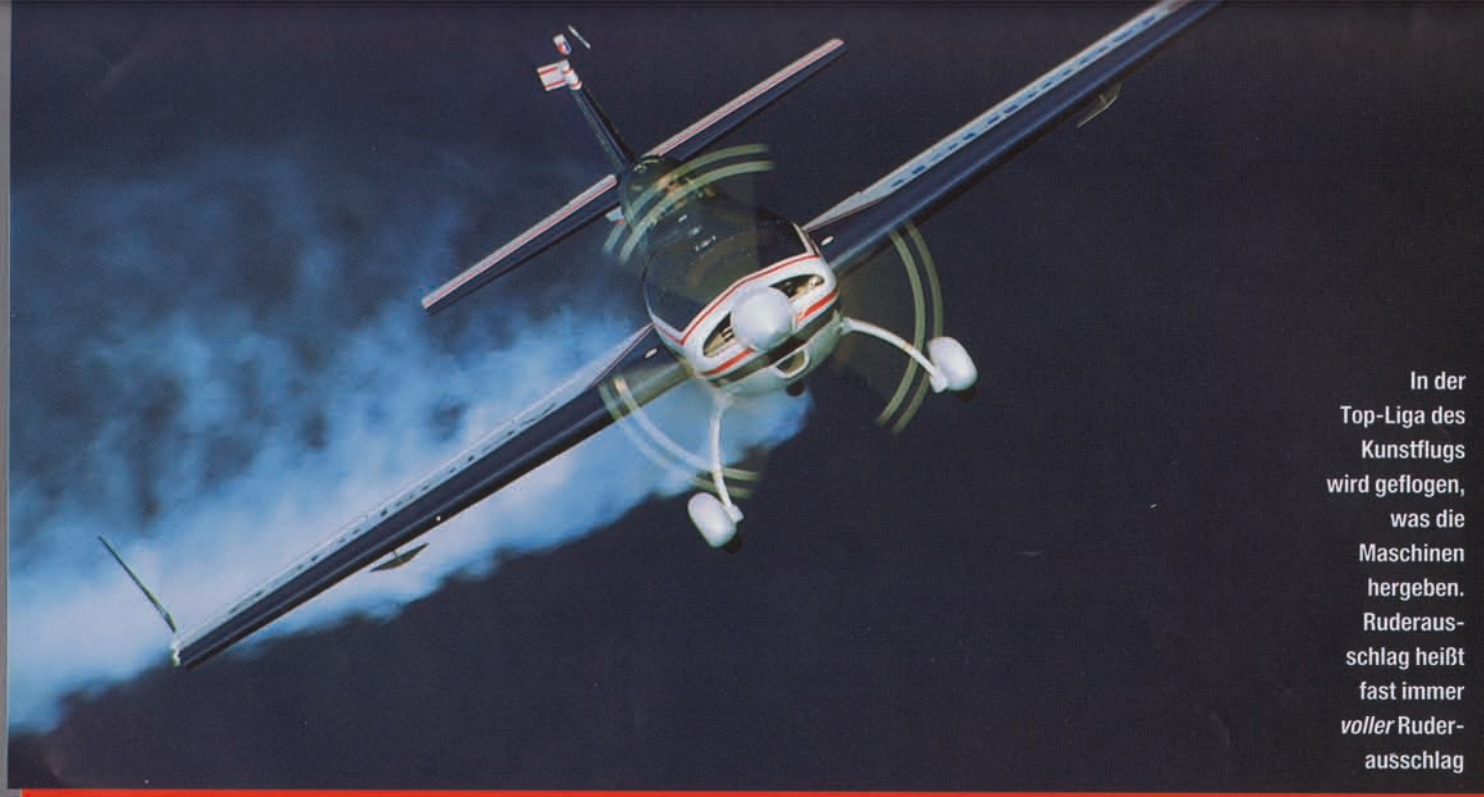


Kunstflug-As
Patty Wagstaff

MISS AEROBATICS

Ihre Extra 260 hängt im »Smithsonian«, dem wichtigsten Luftfahrtmuseum der USA, neben den Flugzeugen von Charles Lindbergh und Amelia Earhart. Zu Recht, denn wie niemand vor ihr veränderte Patty Wagstaff das Image von Frauen in der Fliegerei. Dreimal in Folge gewann sie die US-Nationals, die amerikanische Kunstflugmeisterschaft, ungezählte Titel folgten. *fliegermagazin* hat Patty Wagstaff zu Hause in Florida besucht





In der Top-Liga des Kunstflugs wird geflogen, was die Maschinen hergeben. Ruderaus-schlag heißt fast immer voller Ruder-ausschlag

Text und Fotos: Alexis von Croy

Senkrecht stürzt unsere Extra 300L vom blauen Himmel Floridas. Kurz vor dem westlichen Ende der Landebahn 31 von St. Augustine fängt Patty Wagstaff die Kunstflugmaschine ab, lupft die Nase ein wenig und dreht das Flugzeug mit einer halben Rolle blitzschnell auf den Rücken. So schnell, daß ich es kaum mitbekomme. Im Rückenflug fällt der Anfang der Landebahn auf mich zu, und ich versuche, die Kamera, die ich über dem Kopf nach hinten halte, einigermaßen zu stabilisieren...

19 Jahre ist es nur her, daß selbst Patty Wagstaff sich eine solche Fluglage noch nicht als etwas vorstellen konnte, das ihr Spaß machen würde. Damals lebte sie in Alaska, und nur weil sie Bob Wagstaff, ihren späteren zweiten Ehemann kennenlernte, begann sie zu fliegen. Pattys Vater flog früher Jumbos für Japan Airlines, ihre jüngere Schwester Toni ist 757-Pilotin auf Guam. Viele Jahre deutete aber nichts darauf hin, daß aus der Familie gerade Patty Luftfahrtgeschichte schreiben würde.

Als junges Mädchen wächst sie in Südkalifornien und später in Japan auf, wohin ihr Vater versetzt wurde, und verbringt einige Zeit in einem Schweizer Internat. In San Francisco lebt sie als Hippie, bereist das Land und schlägt sich mit Jobs durch, die sie niemals ausfüllen. Schließlich heiratet sie einen australischen Abenteuerer, mit dem sie zuerst an der kalifornischen Küste und später vor Australien nach versunkenen Schiffen und Schätzen taucht.

Chandelle aus dem Rückenflug. Patty hat einen Low Level Waiver von der FAA – die Erlaubnis, bei Airshows auch extrem niedrig zu fliegen

Als dieser Teil ihres Lebens vorüber ist, die beiden sich wieder getrennt haben, macht sie eine 180-Grad-Umkehrkurve und zieht nach Alaska. In einer Holzhütte ohne fließendes Wasser, inmitten der Wildnis, lebt sie völlig zurückgezogen und arbeitet für einen Hilfsfonds, den die Regierung für die Eskimos eingerichtet hat.

Als sie schließlich Bob Wagstaff kennenlernt, Rechtsanwalt und Pilot aus Anchorage, ist sie 28, und bis auf ein paar kurze Flüge als Passagier in einmotorigen Flugzeugen hat sie keinerlei Flugerfahrung. Auf seiner Cessna 185 mit Schwimmern bringt ihr Bob an Wochenenden das Fliegen bei.

1980 hat sie ihre Privatpilotenlizenz in der Tasche, und schon kurz darauf macht

sie ein Rating nach dem anderen – IFR, Wasserflugzeug, Zweimot. Es folgen rasch der CPL, die Fluglehrerlizenz, der Heli-Schein. Noch aber ist die Fliegerei eigentlich nur ein Hobby. Erst als sie 1982 bei Darlene Dubay in Anchorage Kunstflugunterricht nimmt, beginnt sich abzuzeichnen, wohin die Reise gehen soll.

Was als Freizeitbeschäftigung mit ihrem neuen Freund begonnen hat, wird schnell zum Trip ihres Lebens. Kaum hat Patty die ersten Loops und Rollen in einer Decathlon hinter sich, stellt sie fest, daß sie etwas gefunden hat, das ihr liegt, etwas, bei dem sie sofort das Gefühl hat, sehr gut werden zu können. Also trainiert sie und beginnt 1984, von Bob Wagstaff ermutigt, mit einer



Knife Edge – der Messerflug nah an der Fotomaschine ist nichts für Anfänger

eigenen Decathlon bei Flugtagen in Alaska aufzutreten. 300 Dollar beträgt ihre erste Gage für die Kunstflugvorführung bei einer Airshow in der Provinz im Mai 1984. Für das Geld kauft sie sich ein Mountainbike.

Mit über 150 Knoten donnern wir in zehn Meter Höhe auf dem Rücken über die Runway, und ich höre Pattys Stimme, ganz cool, im Headset: »You're okay?« Was hilft es, wenn ich jetzt Bedenken äußere? Dann plötzlich wird meine oh schon schwere Nikon noch schwerer, meine Arme dehnen sich. Isaac Newton persönlich scheint mich aus dem Cockpit herausreißen zu wollen, so zerzt die Fliehkraft an mir. Ein grauer Schleier vor den Augen nimmt mir fast die Sicht. Auf den halben Außen-Loop am Ende des tiefen Überflugs war ich nicht gefaßt. Wieder am Boden, entschuldigt sich Patty fast: »Ich dachte, die Landebahn würde so einen guten Hintergrund abgeben.« 5 g, negativ, seien das gewesen, also noch nicht allzu schlimm, im Training und bei ihren Airshows fliege sie ihre Figuren mit bis zu 10 g, positiv wie negativ.



**Energie pur:
Zwischen den
Airshows
trainiert Patty
oder überführt
ihre Extra zur
nächsten
Flugshow.
Wenn es sein
muß, fliegt sie
auch IFR mit
dem Sport-
gerät**

Schon ein Jahr später steigt sie auf das Flugzeug um, das sie berühmt machen wird: Extra. Ihre erste Extra ist eine 230, die sie die ganze Saison 1987 fliegt. Es folgt eine neue Extra 260 – das allererste Flugzeug dieses Typs. Es ist die Maschine, die heute in Washington ausgestellt ist. Auf ihr gelingt Patty 1991 schließlich der ganz große Durchbruch: Sie gewinnt als erste Frau die amerikanische Kunstflugmeisterschaft, die Nationals.

Schlagartig beginnen sich jetzt auch die Medien für sie zu interessieren. Neben den Meisterschaften fliegt sie mehr und mehr Airshows, Fliegen ist jetzt ihr Full time-Job. Aber es ist noch nicht genug. Patty will mehr – und bekommt mehr. Auch 1992 und 1993 gewinnt sie die US-Nationals, eine schier unglaubliche Leistung, wenn man bedenkt, wie viele Top-Piloten in den USA zu Hause sind. Aber auch auf internationaler Ebene beweist das Energiebündel ihre Klasse. Regelmäßig ist sie bei den Weltmeisterschaften auf den vorderen Plätzen zu finden. Bei allen fünf Weltmeisterschaften, an denen sie teilnimmt, ist sie der bestbewertete US-Teilnehmer im Classement, zum letzten Mal bei der WM 1996 in Oklahoma City. Nebenbei bereitet sie ihren Absprung aus dem Wettbewerbskunstflug vor und tritt bei allen wichtigen Airshows in den USA auf.

Patty Wagstaff im Internet <http://www.pattywagstaff.com>
Auf Patty Wagstaffs Internet-Homepage finden Sie alle ihre Airshow-Termine für 1999.

Seit 1993 fliegt Patty eine Extra 300S, für sie das beste Kunstflugzeug der Welt. Moderne Konstruktionen wie die neue französische CAP 222 sind der Extra in den Flugeigenschaften mindestens ebenbürtig geworden, aber was Verarbeitung, Solidität, Sicherheit und Lebensdauer betrifft, kann kein Hersteller Walter Extra das Wasser reichen. Noch nie ist eine Extra durch Überlastung beim Kunstflug gebrochen. Fast 1500 Stunden hat Pattys 300S, einen Großteil davon wurde sie extrem belastet – trotzdem scheint die Maschine noch fast neuwertig zu sein. Aus diesen Gründen will Patty auch in Zukunft Walter Extras Flugzeugen treu bleiben.

Die 300L hat uns Jim Moser von aerosport in St. Augustine, Extra-Händler für Nordamerika, für ein paar Flüge zur Verfügung gestellt. Auch wenn die zweiseitige Serienmaschine in vielen Details anders ist als Pattys modifizierte 300S – vergleichbar sind die beiden Maschinen allemal, in den Flugeigenschaften und -leistungen besteht kaum ein Unterschied. Ledersitze, GPS-Navigationssystem und hochwertige Avionik täuschen nicht darüber hinweg, daß es sich auch bei der 300L um ein reinrassiges Sportgerät handelt, geeignet für alle Unlimited-Manöver, auch auf Top-Niveau.

eben ständig in der Luft sind, wirkt sich negativ auf die Unfall-Statistik aus.

Kurz nach der Teilnahme an ihrer ersten Meisterschaft – in Fond du Lac war sie 23ste geworden – steigt Patty auf eine Pitts S-1S um, die sie sich mit einem anderen Piloten teilt, nimmt Unterricht bei Kunstfluggrößen wie Clint McHenry, Gene Beggs und Betty Stewart. Das harte Training macht sich schnell bezahlt, bei den kanadischen Kunstflugmeisterschaften 1985 wird sie bereits bester ausländischer Teilnehmer.

Jetzt geht es Schlag auf Schlag: Nur vier Jahre nachdem sie in Alaska ihre ersten Kunstflugstunden auf der Decathlon erhalten hat, wird Patty, inzwischen Gewinnerin mehrerer Titel, endgültig in den Olymp des Kunstflugs aufgenommen: Bei der Weltmeisterschaft 1986 in South Cerney, England, ist sie Mitglied des US-Teams. Mit der Pitts S-1T, die sie seit kurzem fliegt, wird sie auf Anhieb siebte.

Im Herbst 1984 gründet Patty zusammen mit Bob ihr erstes Airshow-Unternehmen. Anschließend fliegt sie in ihrer Decathlon von Alaska bis nach Wisconsin und nimmt in Fond du Lac an der amerikanischen Kunstflugmeisterschaft in der Intermediate-Klasse teil.

Aber schon vor dem ersten Wettbewerbsflug ist ihr Leben fast zu Ende: Der Schlüsselbund, den ein Freund Tage zuvor in ihrer Maschine verloren hat, verklemmt sich so unglücklich in den Steuerseilen, daß das Höhenruder im Rückenflug blockiert. Glück im Unglück: Die Querruder bleiben freigängig, und mit Hilfe der Trimmung gelingt ihr die Landung.

Viele ihrer Kunstfliegerfreunde hatten weniger Glück. Auch wenn der Kunstflug an sich kaum unkalkulierbare Risiken birgt – in der Weltspitze von Wettbewerb und Airshow wird so extrem, vor allem extrem niedrig, geflogen, daß kein Platz für noch so kleine Fehler bleibt. Auch daß Asse

Start zu unserem zweiten Flug: Diesmal will mir Patty ein paar Teile ihres Airshow-Programms zeigen. Die Sechspunktgurte mit der Ratsche festgezurr, bis es anfängt weh zu tun, rollen wir zur Piste 31 des Airports von St. Augustine. Ein kurzer Check, los geht's. Auch mit zwei Insassen hat die Extra noch ein beeindruckendes Leistungsgewicht und beschleunigt beim Start weg fast wie ein Motorrad. Nach maximal 300 Metern sind wir in der Luft, und kaum haben wir den Boden verlassen, wird mir klar, was Fliegen à la Wagstaff wirklich heißt. Geradeaus auf eine sichere Höhe steigen? Sofort nach dem Abheben reißt Patty die Extra nach rechts in eine steile Steigflugkurve. Hier geht es um die Show und sonst um gar nichts, das muß ich mir in den ersten Sekunden des Flugs immer wieder vorsagen. Nicht die Sicherheit steht im Vordergrund, nur das Extrem. Wie weit kann man gehen, wie hart am Knüppel reißen, ohne die Maschine zu überziehen?

Patty fliegt am Limit, ich wette, wir sind keine fünf Knoten über der Stall Speed unterwegs. Und so geht es auch weiter. Schon in einer Höhe, in der sich mancher Gelegenheitsflieger zum ersten Mal traut, aus dem Fenster zu schauen, fliegen wir die meiste Zeit upside down, überschlagen und drehen uns, stürzen vorwärts und rückwärts. Nach ein paar Unlimited-Figuren verliere ich fast die Orientierung.

Von Ästhetik keine Spur, jedenfalls nicht in der Maschine, hier herrscht Arbeitsatmosphäre. Es ist laut, der Gurt ist so angeknallt, daß meine Oberschenkel schmerzen, der vordere Sitz der Extra ist trotz Lederbezug nicht sonderlich bequem. Patty warnt: »Ready for some snap rolls?« Zum Neinsagen bin ich hier nicht hergekommen, also – o.k. Die Autorotation in der Horizontalen fällt so gewaltig aus, daß ich mir fast einen Halswirbel ausrenke. Mit einer Rollrate von über 400 Grad pro Sekunde zerren bei hart geflogenen gerissenen Rollen – und andere kennt Patty anscheinend nicht – unerschöpfliche Kräfte am hilflosen Passagier. »Ich habe versucht, sie nicht ganz so hart zu fliegen«, höre ich im Kopfhörer. Aha.

Was vom Boden aus betrachtet zwar sehr dynamisch und spektakulär, aber auch harmonisch wie Ballett aussieht, ist im Flugzeug selbst kein echter Spaß. Der stellt sich erst nach langem Training ein, wenn der Körper aufhört, gegen den Wahnsinn zu rebellieren. Daß ich gelegentlich mit dem Kopf gegen das Canopy knalle, ist das kleinere Übel.

Heute gehört Patty zu den meistgefragten Airshow-Acts der USA. Jedes Jahr von März bis November reist sie mit ihrer Extra 300S kreuz und quer durch die Vereinigten Staaten, von Florida nach Washington, von New Mexico bis New York. Die Kunstflugmaschine überführt sie dazu meist selbst,



**Vorstellung:
Nur mit
Fitness-
training und
eiserner
Disziplin
gelingt es,
die Tortur
von 10 g
wegzu-
stecken**

das notwendige Equipment transportiert ihr Firmenpilot Harry in der Beech Baron, dem Arbeitspferd der Firma »PWAS«.

Harry macht den Job seit zwei Jahren und war mit Patty überall in den USA. Schon frühmorgens ist er meist auf dem Flugplatz von Fernandina Beach zu finden, in Pattys Hangar und Büro. Die meiste Zeit verbringt er damit, das Equipment perfekt in Schuß zu halten. Waschen, polieren, tanken, Smoke-Oil für das Rauchsystem nachfüllen. Die Chefin ist auch im Winter, sofern man davon in Florida überhaupt sprechen kann, dauernd auf dem Flugplatz, für Büroarbeiten und zum Training.

Zwei-, dreimal die Woche ein Anruf beim Tower, und die Kunstflugbox über dem Platz wird aktiviert. Airshow-Training heißt Airshow, und darum sind auch immer wieder Neugierige auf dem Vorfeld, wenn Pattys blau-weiße Extra, die mittlerweile jeder zweite Jugendliche auf der Welt aus dem Microsoft-Flugsimulator kennt, zum Startpunkt rollt. Vollgas, abheben, halbe Rolle, den Rauch an und die Bahn im Rückenflug mit Karacho hinunter, oder wahlweise mal eine extreme Steilkurve nach dem Start.

Wenn sie nicht trainiert, fliegt Patty. Zu aerosport nach St. Augustine oder nach Washington D.C., wo sie mit ihrem Freund, dem F-14-Demopiloten Dale Snodgrass, ein zweites Domizil hat.

Gewinnen Sie Patty Wagstaffs Autobiographie!

Beantworten Sie die folgende Frage, und schicken Sie uns bis zum 31. März '99 eine Postkarte mit der Antwort. Unter allen Einsendern verlosen wir drei Exemplare von Pattys (englischsprachiger) Autobiographie, die 1997 erschienen ist. Die Gewinner bekommen ein von Patty Wagstaff für sie signiertes Exemplar.

Wo fanden die US-National Aerobatic Championships 1991, 1992 und 1993 statt?

(In diesen drei Jahren gewann
Patty Wagstaff die
Nationals in der Unlimited-Klasse.)

Nach zwei Minuten Airshow-Demo reicht es mir erst mal. Patty meint, ich solle übernehmen, ihr zeigen, was man beim Kunstflugtraining in Europa so beigebracht bekommt. Zu verlieren habe ich hier nichts, ebenso könnte ich auch gegen Boris zum Aufschlag antreten. Also versuche ich, mich an die richtige Sequenz von Figuren für die Kunstflugberechtigung zu erinnern – wann hat man schon mal Gelegenheit, von der Weltelite Tips zu bekommen! Aber schon meine erste Figur, der Loop, geht fast schief. Noch auf harmlose Kunstflugtrainer gepolt, reiße ich beim Einleiten viel zu stark am Knüppel, die Extra schüttelt sich – Accelerated Stall. Mit den 300 PS kommen wir trotzdem noch leicht über den Scheitelpunkt. Aufschwung, Rolle und Turn gelingen passabel. Beim Abschwung ist es dann vorbei mit der Ruhe im Headset: »Hey, what's that?«, lacht Patty hinten, welche Figur das werden soll, will sie wissen. Im Rückenflug zum Abschwung habe ich nachgedrückt, bei einer reinrassigen Kunstflugmaschine wie der Extra völlig unnötig, und bin einen halben Außenloop geflogen. Patty, – übernehmen Sie!

Was Patty sonst so macht? Jede Menge. Zum Beispiel für Raytheon den neuen Militärtrainer JPATS auf Flugshows vorführen oder gelegentlich für Hollywood eine verwegene Pilotin spielen (»Drop Zone«, 1994). Was sie im Leben noch gerne unternehmen würde? So schnell wie die gerissene Rolle vorher, kommt die Antwort: »Das Space Shuttle fliegen.« Ein paar Tage vor meinem Besuch war Patty beim Start der Discovery in Cape Canaveral, um John Glenns zweiten Flug ins All zu beobachten. Ob sie das mit einem Vorstellungsgespräch bei der NASA verbunden hat? Patty lacht nur.



**Product Placement aus
Begeisterung: Patty steht
auf deutsche Technik**