

Ein Traum aus New York

Zeitmangel brachte Frank Selsemeier vom Segelflug zum Motorflug. Kaum war die DG-300 verkauft, erfüllte er sich mit einer Cessna 140 aus dem Herzen des Big Apple seinen ganz großen Traum vom klassischen Taildragger.

 **Text** Frank Selsemeier  **Fotos** Philipp Prinzing



Meine
Liebe
Cessna 140



Dezentes Statement auf dem T-Shirt: Frank Selsemeier hat sich mit der Cessna 140 den Wunsch vom eigenen Motorflugzeug erfüllt.

Wie so oft braucht es eine Initialzündung, um den Schritt zum eigenen Flugzeug anzugehen. Bei mir war es die Geschichte „Warum Du ein Flugzeug brauchst ... und wie Du dazu kommst“ aus dem Buch „Glück des Fliegens“ von Richard Bach. Damit fing das Abenteuer „Flugzeugkauf in Amerika“ für mich an. Eigentlich wollte ich nie mit der „richtigen“ Motorfliegerei aktiv werden. Ich hatte mein Segelflugzeug, eine DG-300, und für den Flug auf die Nordseeinseln gab es den Motorsegler im Verein.

Bedingt durch einen Jobwechsel kam ich jedoch die letzten Jahre immer weniger zum Segelfliegen, und der Gedanke eines Wechsels zur Motorfliegerei wurde konkreter. Zu der Zeit nahm ich mal wieder das besagte Buch in die Hand und las diese wunderbaren aviatischen

Kurzgeschichten zum wiederholten Male. Dabei stieß ich das erste Mal bewusst auf die Cessna 140. Nach kurzer Recherche im Internet stand meine Entscheidung auch schon fest: Eine Cessna 140 musste her! Dieses Flugzeug entsprach komplett meinen Vorstellungen: Zweisitzer, wartungsfreundlich, günstig im Unterhalt und – das Wichtigste – ein wunderschöner Taildragger. Eine kleine Rolle mag noch gespielt haben, dass dieser Flugzeugtyp selten auf deutschen Flugplätzen anzutreffen ist.

Ohne jemals eine 140er aus der Nähe gesehen zu haben, verkaufte ich meine DG-300 und machte mich bei „Barnstormers“, „Trade a Plane“ und anderen einschlägigen Internetseiten auf die Suche nach einem passenden Flugzeug. Da in Europa gerade keine Cessna 140 zum Verkauf stand, wurde schnell klar,

dass ich meine Suche auf die USA ausweiten musste. Nach kurzer Zeit hatte ich Kontakt zu verschiedenen Verkäufern aus allen Ecken der USA. Dabei lernte ich, warum manche Verkäufer „Motivated Seller“ über ihre Anzeigen schreiben. Das sind die Verkäufer, die ihren Flieger ernsthaft loswerden wollen – im Gegensatz zu machen anderen Anbietern, bei denen ich das Gefühl nicht loswurde, dass sie nur mal sehen wollten, ob sich jemand für ihren Flieger interessiert und wie viel sie dafür eventuell bekommen könnten. Fündig wurde

ich schließlich auf der Seite der wunderbaren „Cessna 120/140 Association“. Mein Traumflugzeug stand auf dem MacArthur Airport in Ronkonkoma, New York. Es handelte sich um eine Cessna 140 von 1946. Sofort nahm ich Kontakt zu Verkäufer Eric auf, und es folgten unzählige E-Mails und Telefonate. Um eine Vorstellung vom Besitzer zu bekommen, schaute ich mir bei Google Street View sein Haus und seinen Garten an. Was ich dort sah – akkurates Haus und sauber getrimmter Rasen –, bestätigte mein Gefühl, dass es sich bei ihm

um einen ordentlichen Kerl handeln musste. Wenn das Flugzeug auch so gepflegt sein würde, dann könnte ich mehr als zufrieden sein. Nun galt es, die Planung für den Transport auf die Beine zu stellen. Konkret mussten Helfer für die Demontage des Flugzeugs vor Ort gefunden, ein Treuhandservice für die Abwicklung des Kaufs in den USA beauftragt, ein Title Search in Auftrag gegeben und der Transport per Container organisiert werden. Da das Flugzeug seine N-Registrierung behalten sollte, musste ich zudem noch einen

Trust finden, der sich künftig um die Abwicklung von Formalitäten mit der FAA kümmern sollte. Kaum dass alles organisiert war, buchte ich Flug, Hotel und Mietwagen für meine Reise nach Long Island. Für die Zeit in Amerika war alles genau getaktet: Am Sonntag Anreise über Hannover und Amsterdam nach New York-Newark, am Montag Besichtigung des Flugzeugs, Entscheidung zum Kauf und das Go für die Kaufabwicklung und den Container. Am Dienstag das Flugzeug demontieren, Spanngurte und Verpackungsmaterial

besorgen, am Donnerstag Flugzeug in den Container verladen und am Freitag Rückreise. Den Mittwoch hielt ich mir bewusst frei, ein bisschen Sightseeing in New York musste dann doch sein.

Der Taxifahrer, der mich am Tag der Abreise frühmorgens zu Hause abholte, um mich zum Bahnhof zu bringen, stellte die übliche Frage: „Wo soll's denn hingehen?“ Meine Antwort: „Nach New York, um ein Flugzeug zu kaufen.“ Den Flug mit Delta Air Lines über den Atlantik habe ich sehr genossen, weil sich eine großartige Sicht bot. Nach Ankunft in Newark fuhr ich mit dem Mietwagen im strömenden Regen quer durch Manhattan zum Hotel auf Long Island. Jetzt hieß es runterkommen, Kraft sammeln für die nächsten Tage. Im Fernsehen lief an diesem Abend der

Der Zweiblattprop von McCauley bringt die Cessna auf bis zu 140 Meilen pro Stunde.



Technische Daten: Cessna 140

Allgemeines

| | |
|------------|--|
| Hersteller | Cessna Aircraft Company, Wichita, Kansas, USA |
| Baujahr | April 1946 |
| Bauweise | Ganzmetall (Flächen erst bespannt, später beplankt) |
| Besatzung | 1 + 1 |

Antrieb

| | |
|---------------|---------------------|
| Motor | Continental O-200-A |
| Startleistung | 100 PS (74 kW) |
| Propeller | McCauley 1a100 |

Massen und Mengen

| | |
|------------|---------------------|
| Leermasse | 437 kg |
| MTOW | 658 kg |
| Tankinhalt | 2 x 12,5 gal / 95 l |

Abmessungen

| | |
|------------|---------|
| Spannweite | 10,00 m |
| Länge | 6,40 m |
| Höhe | 1,91 m |

Flugleistungen

| | |
|--------------------------------------|---------|
| höchstzul. Geschwindigkeit, V_{NE} | 140 mph |
| V_{Reise} | 115 mph |



Charakteristisches Merkmal der Cessna 140: die trötenförmigen Venturi-Düsen.



Elegante Linien zieren auch das Heck des klassischen Taildragers.

Ein akribischer Vorflugcheck ist für jeden Piloten eine notwendige Pflicht. Wenn das Flugzeug ein paar Jahre mehr auf dem Buckel hat, gilt das umso mehr.

berühmte Super Bowl, das Football-Finale, bei dem die New England Patriots gegen die Philadelphia Eagles antraten. Die Patriots mit Tom Brady verloren dieses Spiel der Superlative. Am nächsten Morgen fuhr ich bei sehr windigem Wetter zum MacArthur Airport. Und da sah ich sie! Die Cessna stand draußen vor dem Hangar. Es sah so aus, als wartete sie regelrecht auf mich. Ich wusste sofort, dass das mein Flugzeug werden würde. Einen Moment später kam der Besitzer. Eric stellte sich als der freundliche Kerl heraus, den ich erwartet hatte, und er fing direkt an, mir die Geschichte der N89039 zu erzählen. Er war oft zusammen mit seinem Vater mit dem Flugzeug unterwegs gewesen und hatte viel erlebt. Nachdem sein Vater verstorben war, wollte er nun auf einen Viersitzer umsteigen, um mit

seiner Familie fliegen zu können.

Für einen Probeflug war es zu windig, aber wenigstens auf dem Vorfeld herumrollen konnten wir. Stolz präsentierte Eric mir dann, dass sein Flugzeug auch bei winterlicher Kälte „with



Was, wenn das Schiff von einer Monsterwelle getroffen wird oder der Container mit meiner Cessna über Bord geht?

only two times of priming“ sofort ansprang. Nach dem Rollen schoben wir das Flugzeug in den Hangar der Werft, und ich schaute mir alles an. Ein sehr wichtiger Punkt war für mich das Thema Korrosion. Nach einer gründlichen Untersuchung des Oldies war ich beruhigt:

Von Rost keine Spur. Auch sonst sah dieses 72 Jahre alte Flugzeug sehr gut aus. Nun stand die Entscheidung an. Ich hatte ein gutes Gefühl, und per Handschlag wurde der Kauf des Flugzeugs besiegelt und anschließend bei Dunkin' Donuts in Ronkonkoma gefeiert. I just bought an airplane!

Als Nächstes musste die Bezahlung des Kaufpreises veranlasst, die Umschreibung bei der FAA beantragt und der Container für den folgenden Donnerstag bestellt werden. Nachdem alles geregelt war, verließ Eric den Flugplatz, und er sah dabei wirklich traurig aus. Mir wurde klar, wie lieb er seine N89039 im Laufe der Jahre gewonnen hatte.

I just bought an airplane!

Die Demontage und Verladung des Flugzeugs erfolgte dann bei der Flugzeugwerft von Peter Borneman, die ebenfalls auf dem MacArthur Airport ansässig ist. Rumpf, Flächen und Leitwerk wurden abgebaut und gut verpackt, um die Fahrt über den Atlantik ohne Schäden zu überstehen. Als alles verladen war und der Truck mit dem Container vom Flughafengebiet fuhr, gingen mir so viele Gedanken durch den Kopf. Fährt der amerikanische Trucker so vorsichtig, dass meinem Flugzeug auch nichts passiert? Ich hatte es ihm extra gesagt! Was ist, wenn das Schiff in einen Sturm gerät und von einer Monsterwelle getroffen wird oder der Container über Bord geht? Nun gut, während der Container samt Cessna auf der OOCL EUROPE über den Atlantik schippern würde, könnte ich ohnehin nichts tun als zu warten.

Allerdings gab es vor der Ankunft meiner neuen Liebe noch etwas Wichtiges zu erledigen: Ich musste die Motorfluglizenz machen! Dazu meldete ich mich bei der Flugschule in

Oerlinghausen an. In dieser Sache bewies mein Fluglehrer eine Menge Geduld, denn ein Motorflugzeug zu landen war doch etwas anderes, als das vertraute Segelflugzeug oder den Vereinsmotorsegler wieder auf die Erde zu bringen. Nach einigen Flugstunden war der



Ihren hervorragenden Pflegezustand sieht man der N89039 auch am Boden an. Ihr Besitzer ist darauf zu Recht stolz.



Kleine Erinnerungen an ihre alte Heimat trägt die Cessna am Cockpitfenster.



Beim Fotoflug wird Cessna-Pilot Frank von Thomas Schüttoff unterstützt.

altgedienten „Terrassen-Piloten“ hoben wir von der Grasbahn 29 ab, und ich flog das erste Mal überhaupt eine Cessna 140. Das Gefühl war großartig – ein Traum hatte sich erfüllt! Und noch ein paar Monate zuvor hatte ich nicht einmal geglaubt, dass ich mich trauen würde, ein solches Abenteuer wirklich anzugehen. Es folgte dann noch die Spornradeinweisung mit meinem Fluglehrer und treuen Unterstützer Georg „Schorsch“ Krause, der mir so oft zur Seite gestanden hat. Danke, Schorsch!

Am Ende meines Berichts möchte ich nochmals den Autor Richard Bach zu Wort kommen lassen: „Von der Vernunft her gesehen, können sich die meisten Piloten die Maschinen, die sie besitzen, gar nicht leisten. Sie verzichten auf den Zweitwagen, auf Golf, Bowling und drei Jahre Mittagessen, nur um ihre gebrauchte Cessna 140 oder Piper zu halten, die im Hangar auf sie wartet. Ihr Herz hängt an diesen Flugzeugen.“ Und ja, mein Herz hängt an der Cessna! ae

**Meine
Liebe**

Meinen ersten Flug mit der Cessna hatte ich Mitte Juni 2018. Natürlich unter Aufsicht der alten „Terrassen-Piloten“.

Umstieg geschafft. In der Zwischenzeit war der Container in Rinteln angekommen und die Erleichterung groß, als ich nach Wochen des Wartens die Türen öffnen und sehen konnte, dass mein Flugzeug die Reise über den Atlantik heile überstanden hatte.

Meine treuen Helfer waren gleich zur Stelle, und so konnten wir den Rumpf, die Flächen und die ganzen anderen Flugzeugteile ausladen und im Hangar verstauen. Die nächsten Wochen war ich dann damit beschäftigt, das Flugzeug gründlich zu reinigen, uraltes Prä-

riegras aus den Flächen zu pulen, Rumpf und Flächen eingehend mit Korrosionsschutz zu behandeln und ein neues Funkgerät zu installieren. Beim Zusammenbau waren die Kameraden wieder vor Ort und halfen, aus den vielen Einzelteilen wieder ein Flugzeug zu machen. Abschließend wurde das Flugzeug noch von einem deutschen Prüfer mit FAA-Zulassung abgenommen.

Mitte Juni 2018 starteten mein Fluglehrer und ich gemeinsam zum ersten Flug mit meiner Cessna. Unter fachkundiger Aufsicht der

**Eine
neue
Liebe?**

Haben auch Sie ein fliegendes Heiligtum, von dem Sie unbedingt berichten wollen? Dann melden Sie sich gerne bei uns unter redaktion@aerokurier.de!