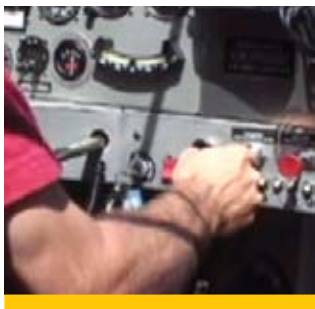


# Big Rocks & Long Props

Wie es unserer Tradition entspricht, präsentieren wir auch heute wieder Highlights aus dem DVD-Bereich, ABER: dieses Mal geht es nicht um Airliner und FMS-Akrobatik, diesmal geht es um die Basics des Fliegens. Die muss man nämlich mehr als perfekt beherrschen, um das mit seinem Fluggerät anzustellen, was auf den beiden DVDs mit dem Titel: „Big Rocks & Long Props“ von [www.bentpropproductions.com](http://www.bentpropproductions.com) als hohe Schule des Fliegens und vor allem des Landens präsentiert wird. Sie rüsten die typischen Bushflugzeuge wie Piper Cub und Maule mit hüfthohen Tundrareifen aus, verstärken das Fahrwerk, modifizieren noch ein bisschen da und dort (Vortex Generatoren, Bremsanlage etc.) oder bauen eine Maule gleich als Experimental auf (Bushwacker) und wo bei Durchschnittspiloten das Können aussetzt, setzen sie an: zur Landung.

Mit ungläubigem Staunen saß und sitze ich immer wieder vor dem Fernsehapparat, um mit eigenen Augen anzuschauen, was ein Flugzeug aushalten und ein Pilot können muss, wenn



Greg Miller und Co auf Wiesen, im Gelände oder vor allem auf Schotterbänken in Flussbetten landen und dabei schon auf dem Wasser aufsetzen, um so die Maschine abzubremsen und nach kürzester Distanz zum Stehen zu kommen. Das Spiel mit Gas, Rudern und Bremsen

ist dabei virtuos und immer wieder erstaunt es, wie wenig Platz diese Piloten brauchen, um mit ihren Maschinen starten und landen zu können, wo man grad noch einem Helikopterpiloten der Spitzenklasse zutrauen würde, sein Fluggerät heil hinzusetzen. Die Landegeschwindigkeit von Gregs modifizierter Maule liegt etwa bei 40 Mph, 150ft für Start und Landung bei halbvollen Tanks sind alles, was er braucht, um die Maschine heil runter und wieder rauf zu bringen. Allein in den letzten drei Jahren kamen so an die 900 Flugstunden bei manchmal

25 Landungen pro Stunde zusammen. Schier unglaublich ist, was die überdimensionalen (35“) Tundra Reifen dabei leisten und aushalten. Die Maschinen rollen über Stock und Stein, wo man mit einem Jeep kaum drüberfahren könnte. Durch geschicktes Spiel am Gashebel lupfen die Piloten den Schwanz der Maschine, drehen fast am Stand, schieben Vollgas rein und sind nach wenigen Metern Rollstrecke in der Luft. Umgekehrt ermöglichen die großen Querschnitte der Reifen, dass man im Flussbett bereits auf dem Wasser aufsetzt, um entsprechend zu verlangsamen und dann

nur noch auf der Schotterbank auszurollen. Allerdings muss man dabei etwas Gas stehen lassen und darf auch nur behutsamst aufgleiten, um keinen Überschlag zu riskieren. Am Ende der ersten CD gibt es einige „Hoppalas“ als Goodies, eines davon hätte fast vor der Schotterfläche im Wasser geendet.

Zumeist werden die Landungen vom Boden aus gefilmt, einige wenige Male auch aus der Cockpitsicht, die zweifelsohne die aufregendste Perspektive darstellt – allerdings denkt man mitunter, dass jetzt und jetzt die Tragfläche wohl die Baumwipfel rasieren müsse, dass diese Kurve unweigerlich an der Steilwand des Flussbettes ein Ende finde und dass dieses Fleckchen Erde, das da vor der Cockpitscheibe auftaucht, vielleicht für einen Fallschirmspringer als Landeplatz ausreichen würde, aber doch niemals für ... und doch, wenige Augenblicke später sitzt die Maschine, springt und hüpfert noch über die ärgsten Felsbrocken und Steine hinweg, um mit kurzen Gasstößen und hochgehobenem Heck zu wenden und sofort wieder abzuhe-

