

# Hochleistungs-Ferrari, aber ein Oldtimer

EIN OFFENES WORT ZUM THEMA KOSTEN  
DER CHEYENNE 400LS

**M**it dem fortschreitenden Alter der Cheyenne 400LS wird das Versprechen von Jet-Performance zu Turboprop-Preisen mehr und mehr zum Glücksspiel. Als erfahrener 400LS-Pilot und Luftfahrtanwalt erlebt Martin Maslaton beide Seiten dieses Ausnahmeflugzeugs. Sein Kurzbericht zu den betrieblichen Gesichtspunkten dieses Flugzeugs sollte zumindest für gewerbliche Betreiber als Mahnung zur Vorsicht verstanden werden.

Gibt es Schöneres als einen alten Ferrari zu fahren? Wohl kaum. Aber man sollte nicht glauben, ihn zu den üblichen Kosten eines Sportwagens betreiben zu können und vor allen Dingen sollte man nicht davon ausgehen, das Gefährt mit 99-prozentiger Verfügbarkeit einsetzen zu können; doch der Reihe nach:

Die im Pilot Report beschriebenen Leistungsdaten kann ich bestätigen – der Flieger hat Performance ohne Ende. Bei der Aussicht, einen Jet zu Turboprop-Preisen zu betreiben, muss ich jedoch zur Vorsicht mahnen: Ein Beispiel: Unser Lieblingsluftfahrtbunds-

amt mit Sitz in Blödhausen forderte kürzlich anlässlich der Umzulassung (N auf D) eine Overspeed-Control-Unit. Einfach so! Es muss halt piepen (tut es bekanntlich in Braunschweig permanent).

So eine Overspeed-Control-Unit gibt es für die PA-42-1000 aber leider nicht, genauer nicht so, wie man es sich in Blödhausen vorstellt.

Also in den USA bestellt, eigens gebaut (!), eigens zugelassen (!) und in die Blödsinnhausen-Rolle eingetragen. Zeitaufwand? Insgesamt acht Monate. Kosten? Schweigen wir lieber darüber (fünfstellig!).

**Bloß nicht bei Kälte einen Start mit den Batterien versuchen – egal ob nach Handbuch möglich oder nicht! Die edlen Garretts brauchen Groundpower, um problemfrei zu starten.**

Druckkabine: Durch die so viel Spaß bereitenden steilen Auf- und Abstiege muss die Kabine eine Menge aushalten. Das tut sie nach so vielen Jahren aber nicht mehr. Und wirklich dicht kriegt die Röhre leider niemand. Bei diesem Flugzeugtyp führt das dazu, dass die Level oberhalb 350 kaum noch erreichbar sind, es sei denn, man hat das Glück, eine 400LS zu ergattern, deren Druckkabine perfekt ist. Eine solche 400LS ist mir jedoch unbekannt.

Zu den Batterien: Bloß nicht bei Kälte damit einen Start versuchen – egal ob nach Handbuch möglich oder nicht! Die edlen Garretts brauchen Groundpower, um prob-



**Die Struktur der 400LS ist bei den schnellen Auf- und Abstiegen erheblichen Belastungen ausgesetzt. Die wenigsten Druckkabinen erreichen daher noch den vorgesehenen Differenzdruck, was die tatsächliche Service-Ceiling des Flugzeugs irgendwo zwischen FL300 und FL350 begrenzt.**

**Bild: V. Stuhlsatz**

lemfrei zu starten. Das schont die Batterien und die Turbine. Tut man das nicht, *kann* das gutgehen. Es kann ja auch gutgehen, jeden Tag bei Wind und Wetter mit dem Ferrari-Oldtimer über die Autobahn zur Arbeit zu fahren. Typischerweise ist man dann aber eben öfters mal in der Werkstatt.

Die Ersatzteilversorgung ist gut, wenn es sich um nicht spezifische 400LS-Teile handelt. Andernfalls wird es schlimmer als in Blödhausen.

Ein Beispiel aus der kürzlichen Praxis: Das Bugfahrwerk fährt nicht aus. Perfekte Landung, aber Nosegear-Kollaps. Bei der 400LS sind wegen der höheren Leistung und der höheren Masse spezielle Teile verbaut und die sind nicht mehr erhältlich. So jedenfalls die erste Auskunft. Also Nachbau. Nach drei

Monaten die „erlösende“ Nachricht: Wir haben ein Teil gefunden, es ist intakt und verbaubar.

Aber was, wenn es anders gekommen wäre. Wie lange dauern der Nachbau und die Zulassung? Und vor allem – was macht der Operator in dieser Zeit? Die Kunden sind dann schnell weg.

Schließlich: Die 100-Stundenkontrolle. Feststellung von Strukturschäden. Bei der letzten Kontrolle waren diese noch nicht vorhanden oder wurden übersehen.

Die mit der Cheyenne 400LS möglichen schnellen Auf- und Abstiege sind hohe Belastungen – dass dann manchmal einem „Schätzchen“ die Puste ausgeht, kann passieren. Erkenntnis: Der „Strukturschaden“ ging auf einen offenbar nicht korrekt reparierten Unfall zurück. Bei so alten Fliegern kann auch das passieren.

Mein Resümee: Es gibt unter Leistungsgesichtspunkten keine bessere zweimotorige Turboprop. Für den professionellen Betreiber kann der Flieger aber schnell zur betriebswirtschaftlichen Katastrophe mutieren.

Und für die Spaßflieger unter uns: Was ist schöner, als einen alten Ferrari zu fahren? Antwort: Eine 400LS zu fliegen!

 [martin@maslaton.de](mailto:martin@maslaton.de)