



Nur wenige Maschinen von Colgan Air, einem Regionalpartner von US Airways, United und Continental, tragen ein unabhängiges Farbenkleid. Die attraktive «Stars and Stripes»-Bemalung der Saab 340B N203CJ passt jedoch perfekt zum Kapitol im Hintergrund.

## Erfolg trotz Restriktionen

Washington D.C., die Hauptstadt der Vereinigten Staaten, ist nicht nur eine attraktive Touristendestination, sondern auch ein lohnenswertes Ziel für Spotter und Aviatikfans. Neben dem Interkontinentalflughafen Dulles und dem Smithsonian Air and Space Museum, welches mit der grössten Kollektion historischer Flugzeuge weltweit aufwartet, begeistert nämlich auch der geschäftige Stadtflughafen: Der Ronald Reagan Washington National Airport fertigt mit rund 18 Millionen beinahe so viele Passagiere pro Jahr ab wie Zürich, und bietet einige ansehnliche sowie leicht erreichbare Fotopunkte.



Schon wenige Meter nach dem Start von Piste 19 schwingt sich diese Boeing 737-823 N958AN der American Airlines elegant in die typische Linkskurve.



• Diese speziell bemalte A319-112 soll die Regionallfluggesellschaft Piedmont Airlines ehren, die schon kurz nach ihrer Gründung 1962 eine enge Zusammenarbeit mit US Airways einging. Bis heute ist Piedmont Teil des US Airways-Konzerns und zeichnet sich für die Operation der Dash 8-Flotte verantwortlich.

### VON TIS MEYER

Der Flughafen, der in der Stadt vor allem unter seinem Kürzel DCA bekannt ist, wurde auf einer aufgeschütteten Halbinsel am Westufer des Potomac Rivers errichtet und nahm im Jahr 1941 den Betrieb auf. In der heutigen Form besitzt er drei Pisten, wovon die Längste, die «Hauptpiste» (01/19) gerademal zwei Kilometer misst. Die beiden kürzeren, je rund 1,5 Kilometer langen Runways 04/22 und 15/33 werden nur bei starken Winden oder ab und zu von kleineren Regionalfliegern benützt.

Seine hervorragende Lage in unmittelbarer Nähe zu wichtigen Regierungs- und Verwaltungsgebäuden wie dem Kapitol, dem weissen Haus oder dem Pentagon sind für den Reagan Airport Fluch und Segen zugleich. Einerseits profitiert er davon, dass das Stadtzentrum mit dem Auto oder der Metro in kaum mehr als zehn Minuten erreicht werden kann. Andererseits brachte die Lage nahe der Innenstadt schon seit jeher Einschränkungen mit sich.

Bereits mit dem Aufkommen der Jet-Flugzeuge wurden Massnahmen getroffen, um den Flugverkehr zu begrenzen und auf den im Jahr 1962 eröffneten Dulles-Airport umzuleiten. So legte der US-Kongress fest, dass nur Destinationen innerhalb eines Radius von rund 1'000 Kilometer direkt angefliegen werden durften. Diese Einschränkung hat auch heute noch Bestand, auch wenn der Radius mittlerweile auf das Doppelte ausgedehnt wurde und Ausnahmeregelungen einzelne Flüge zu weiter entfernten Destinationen wie Las Vegas, Los Angeles oder Seattle erlauben.

Die Nähe zu einigen der wichtigsten Machtzentren der USA führte aber auch zu speziellen An- und Abflugverfahren. Da Washingtons Innenstadt nicht unter 18'000 Fuss überfliegen werden darf, sind die von Norden anfliegenden Flugzeuge gezwungen, dem Flusslauf des Potomac Rivers zu

folgen und erst kurz vor der Landung auf die Achse der Piste 19 einzudrehen. Bei Starts in Richtung Norden wird derweil eine sofortige Linkskurve verlangt, was auch den Spottern ungewöhnliche Bilder beschert. Der Reagan Airport wurde durch die Ereignisse des 11. Septembers arg gebeutelt. Im Interesse der nationalen Sicherheit wurde er als Reaktion auf die Anschläge erst einmal für drei Wochen geschlossen und konnte den Betrieb daraufhin nur mit strengen Auflagen wieder aufnehmen. So durften beispielsweise Flugzeuge mit mehr als 156 Sitzplätzen DCA gar nicht mehr anfliegen. Auf allen anderen Flügen hatten die Passagiere ab dreissig Minuten vor der Landung auf ihren Sitzen zu verbleiben; andernfalls wäre das Flugzeug von Kampffjets eskortiert an den Dulles-Airport umgeleitet worden. Diese Restriktionen wurden mittlerweile wieder aufgehoben. Geblieben sind einzig die mühsamen Prozeduren für die General Aviation: Pro Tag sind nur 48 Slots für dieses Segment erhältlich. Zudem müssen alle Flugzeuge an auserwählten «Gateway Airports» zwischenlanden, wo erneute Sicherheitskontrollen absolviert werden und ein bewaffneter Sicherheitsbeamter für den Weiterflug nach Washington zusteigt. Daher sind am Reagan Airport auch nur vereinzelte Bizjet-Bewegungen zu verzeichnen.

### Airline- und Typenmix

Washingtons Stadtflughafen war lange Zeit als Boeing 727-Mekka bekannt. Dafür verantwortlich waren vor allem die mit dem Dreistrahler durchgeführten, stündlichen «Shuttles» von Delta Air Lines und US Airways zwischen den Metropolen Washington (Reagan), New York (La Guardia) und Boston (Logan). Auch heute noch sind diese speziell auf die Geschäftsreisenden ausgelegten, regelmässigen Luftbrücken wichtiger Bestandteil des Flugplans.

Für US Airways und ihre regionalen Partner ist der Reagan Airport zudem ein zentrales

Standbein an der Ostküste, und der Carrier kommt für gut ein Drittel der Flugbewegungen auf. Auf den meisten Strecken kommen Airbusse der A320-Familie sowie CRJs zum Einsatz, daneben sind aber regelmässig auch Embraer 170/175, Boeing 737 und vereinzelte Boeing 757 zu Gast.

American Airlines (B737, MD-80) und ihre Tochter American Eagle (ERJ) sind ebenfalls häufig zu sehen, wie auch Delta und ihre Partner (CRJ, A32X, B737, B757, MD-80). Weniger stark vertreten sind Continental und United.

Auch einige in Europa weniger bekannte US-Airlines können am Reagan-Airport erspäht werden, so Air Tran (B717/B737), Alaska (B737), Frontier (A32X/E170/E190), Jetblue (A320/E190) und Spirit (A32X).

Da der Flughafen über keine Einwanderungs- und Zollstellen für Linienflüge verfügt, beschränken sich internationale Verbindungen auf Ausgangsorte, die selber eine vorgezogene Kontrolle bieten. Dementsprechend ist die einzige ausländische Airline am Platz Air Canada, welche selber (E175) und mittels ihrer Tochter Jazz (CRJ) Flüge in kanadische Metropolen anbietet.

### Fotopunkte

Aufgrund der Lage des Airports verhindert der Potomac River den Aufenthalt im Osten des Platzes. Die Spotterpunkte befinden sich demnach alle im Westen, weshalb die besten Bilder in der zweiten Tageshälfte entstehen.

Wie überall in den USA stehen die Chancen gut, dass man mit der örtlichen Polizei in Kontakt kommt. Allerdings werden die Ordnungshüter rund um den Reagan-Airport grundsätzlich zu der netteren Sorte gezählt und man hat an den bekannten Fotopunkten kaum etwas zu befürchten. Da jedoch häufig Personenkontrollen durchgeführt werden, ist es – wie überall in den USA – unabdingbar, dass man stets den Reisepass auf sich trägt.



# WASHINGTON REAGAN



• Mustang «Sally», eines von dutzenden die Frontier-Flieger zierenden Wildtieren, kehrt nach Denver zurück. Der Airbus A320-214 N203FR war bis 2009 als D-ALTI für LTU unterwegs.

## Gravelly Point

Dieser beliebte Park im Norden des Flughafens ist als der DCA-Fotopunkt schlechthin bekannt. Er liegt direkt in der Achse der «Hauptpiste» 01/19, weshalb man hier den Grossteil der Flugbewegungen zu sehen bekommt. Obwohl man sich im Park selber doch ziemlich frei positionieren kann, bleibt der Blickwinkel auch bei Anflugbildern relativ steil. Abfliegende Flugzeuge sind naturgemäss noch etwas höher unterwegs, weshalb Gravelly Point wenn überhaupt, dann nur bei Wind aus Süden und Betrieb auf Piste 19 empfehlenswert ist.

Parkplätze sind gleich neben dem Park vorhanden, allerdings besonders an schönen Wochenenden bald einmal besetzt. Um per ÖV zum Gravelly Point zu gelangen, nimmt man die blaue oder die gelbe Metro-Linie bis zur Station Crystal City. Eine Strassenecke entfernt gelangt man über einen Zubringerweg zum bei Radfahrern und Joggern beliebten Mt. Vernon Trail, der sich über Dutzende Kilometer dem Potomac River entlang schlängelt. Dieser Pfad führt einem nach zwei Kilometern am Vorfeld vorbei direkt zum Gravelly Point Park. Toilettenhäuschen sind vorhanden, Essen und Getränke muss man jedoch mitbringen.

## Mount Vernon Trail

Da bei meinem Besuch die Piste 01 in Betrieb war, sah ich von einem Besuch des Gravelly Points ab. Viel lieber verharrete ich auf dem Mount Vernon Trail, welcher auf halber Strecke, kurz nachdem er die Flughafenstrasse (Airport Access Road) überquert, einen Blick auf einige Standplätze gewährt. Vor allem aber konnte ich von hier die auf Piste 01 startenden Flugzeuge während ihrer spektakulären Linkskurve ablichten. Auch Landungen auf Piste 19 müssten von hier zu sehen sein. Um mittelgrosse Flugzeuge (B737-800, A320) während der Linkskurve im 90-Grad-Winkel aufzunehmen, werden hier 300 Millimeter (Crop-Faktor 1.6) benötigt. Regionaljets (CRJ, ERJ) brauchen 400mm oder mehr.

Abends, als es bereits etwas abgekühlt hatte, waren auch Fotos spät rotierender Flieger auf der Piste möglich; das Hitzeflimmern bleibt hier jedoch ein Problem. Einige

kleinere Flugzeuge landeten auf Piste 33, auf deren Ende man einen perfekten Blick geniesst. So liessen sie sich beim Ausrollen und Verlassen der Runway fotografieren, je nach verwendetem Taxiway sogar mit der weissen Kuppel des Kapitols im Hintergrund.

Ich muss allerdings betonen, dass dieser Fotopunkt in keiner offiziellen Beschreibung enthalten ist. Da man nur einen (durchaus wörtlich zu verstehenden) Steinwurf von den parkierten Flugzeugen entfernt steht, ist doch einiges Missbrauchspotential vorhanden. Deshalb würde es mich nicht erstauen, wenn sich die Polizei nicht allzu sehr über Fotografen an dieser Position freuen würde. Allerdings wurde ich während meinem über fünfstündigen Aufenthalt nie von den Ordnungshütern behelligt.

Darüber hinaus ist es empfehlenswert, die zahlreichen Freizeitsportler nicht zu behindern und sich nicht verdächtig zu verhalten. In den USA sind es nämlich vielfach die Anrufe genervter oder besorgter Bürger, welche die Polizei zum Ausrücken bewegen.

## In Terminalnähe

Allerdings gibt es auch um die Terminals zwei brauchbare und zudem anerkannte Positionen mit ähnlichen Blickwinkeln. Die gelbe und die blaue U-Bahn-Linie halten praktischerweise gleich am Flughafen, in nächster Nähe zu beiden Spots.

Die eine Fotoposition befindet sich am nördlichen Ende des Terminals C. Tritt man hier auf der oberen Etage vor die Tür, findet man ein kleines Pärklein mit Bäumen und einigen Sitzbänken vor. Von hier aus geniesst man einen guten Blick nordostwärts auf geparkte US Airways-Flieger und kann mit Brennweiten über 300 Millimeter auch den Verkehr auf der Hauptpiste 01/19 sowie auf der Runway 15/33 ablichten. Zu beachten ist, dass man dabei das gesamte Vorfeld zwischen sich und dem Flugzeug hat, was schnell einmal für Hitzeflimmern sorgt.

Das «Gegenstück» zu dieser Position findet sich am Südende des Terminals B, wo eine gleich gelegene Grünfläche etwas Idylle und einen Blick auf den Flugbetrieb bietet. Hier befindet man sich etwa auf halber Länge der Hauptpiste und kann damit Flugzeuge

in beiden Richtungen beim Ausrollen sowie beim Startlauf ablichten. Die Sicht auf das Vorfeld wird dagegen teilweise durch einen niedrigen Terminalanbau versperrt.

## Marina im Süden

Um Anflüge aus dem Süden zu fotografieren, ist bei den Washingtoner Spottern der lokale Yachthafen (Washington Sailing Marina) beliebt. Dieser befindet sich rund drei Kilometer von den Terminals entfernt und kann zu Fuss bequem über den Mount Vernon Trail oder mit dem Auto über die Schnellstrasse erreicht werden. Parkplätze sind vorhanden, wie auch ein Restaurant, ein Kiosk und sanitäre Einrichtungen. Von hier aus kann man mit Brennweiten über 300 Millimeter Anflüge auf die Piste 01 ablichten, auch sollen bei Betrieb von Piste 19 Takeoff-Bilder mit dem Kapitol und dem Washington Monument im Hintergrund möglich sein. Allerdings sind Spotter nahe bei den Booten sowie im Restaurant nicht allzu gerne gesehen. Daher empfiehlt es sich, irgendwo entlang des Mount Vernon-Uferweges ein Plätzchen zum fotografieren zu suchen.

## Fazit

Der Reagan Airport bietet mit seinen guten Fotopunkten und den vielen Flugbewegungen eine einfache Möglichkeit, sofort in die Welt des amerikanischen Kurzstrecken- und Regionalverkehrs einzutauchen. Dass sich die Flugzeuge je nach Pistenbenützung auch noch fotogen in die Kurve werfen, ist dabei ein nettes i-Tüpfelchen. Allerdings darf nicht verhehlt werden, dass der Flugverkehr bald einmal etwas repetitiv wird und die gänzliche Absenz von Heavies nicht jedermanns Sache ist. Im Rahmen eines Ostküsten-Trips ist es aber sicherlich nicht falsch, einen Nachmittag in DCA einzuplanen.

• Gerade die Regionallieger, wie hier die Embraer ERJ-135LR N739AE von American Eagle, liegen gerne besonders früh und eng in die Kurve.

• Der Low Cost Carrier Spirit Airlines, hier vertreten durch den Airbus A319-132 N502NK, verbindet die US-Hauptstadt mit seinem Drehkreuz in Fort Lauderdale, Florida.

• Die Boeing 757 sind die grössten regelmässigen Besucher am Reagan Airport. Hier schwingt sich die seit 1992 für United fliegende Boeing 757-222 N571UA in die Luft.





# WASHINGTON REAGAN



- Gegen Abend lassen sich vom Mount Vernon Trail mit genügend Brennweite (hier 400mm) auch rotierende Flieger auf der Piste 01 ablichten, so wie diese gut 20-jährige Boeing 737-401 von US Airways.
- Wenn die Sommerhitze nachlässt, kann man auch Flugzeuge beim Verlassen der Piste 01 fotografieren. Dieser Delta Airlines Airbus A320-211 stammt, wie die Registrierung N331NW verrät, aus den Beständen von Northwest.



- Diese Gulfstream V der United States Coast Guard hat ihre Basis am Reagan-Airport. Daneben sind auch weitere Jets der Küstenwache, der FAA oder der NASA öfters in DCA zu sehen.



Der Airbus A319-112 der US Airways trägt derzeit das Retro-Gewand von Allegheny Airlines, also derjenigen Marke, unter welcher US Airways zwischen 1953 und 1970 flog (alle Bilder Tis Meyer, Washington-Reagan, 30.6.10).