

#04 | Dezember 2022

Der Flugschreiber

DAS MAGAZIN VON PILOTEN FÜR PILOTEN

www.derflugschreiber.at

Reise über den Nordatlantik

Reisebericht von Glarnair –
Markus Walz und Regina Forouzan

I have Control – Be the Captain of Your Life

Buchvorstellung und Leseprobe

Mediterranes Inselhüpfen in drei Tagen

Cessna 172 schnupperte Südluft



#VFR quer durch Europa

Gut vorbereitet für

Auslandsreisen mit der Cross Border Information!

- ★ Ideales Handbuch und Nachschlagewerk mit länderspezifischen Besonderheiten für Reisen quer durch Europa.
- ★ Auffrischung von Basiswissen und Informationen zur Flugvorbereitung.
- ★ Mit vielen Ausflugstipps für insgesamt 25 Länder.

Sinnvolle Ergänzung für deine Reise: europäische Luftfahrtskarten

Unsere Serie V500 erleichtert die Flugvorbereitung und -durchführung u.a. aufgrund des durchgehend einheitlichen Designs, das dem der ICAO-Karte Deutschland entspricht.

Wer lieber mit der ICAO-Karte im Reiseland unterwegs ist, wird in unserem Sortiment ebenfalls fündig. Unser Customer Support unterstützt gerne bei der Auswahl!



„Der Anfang ist mehr als die Hälfte des Ganzen“ (Aristoteles)
Oder für Topgun Fans „nicht denken tu es einfach“



Mit dem Adventsbeginn ist klar, dass ausgenommen vom Weihnachtsstress, eine ruhige besinnliche Jahreszeit eingetroffen ist.

Wir Flieger merken den Adventsbeginn aufgrund rückgängiger oder fast nicht stattfindender Segelflug- sowie Fallschirmsprung-Aktivität und auch die Motorgeräusche verstummen an den deutlich kürzeren Tagen, welche vermehrt vom Nebel dominiert werden.

Was können wir also machen?

Eine tolle Möglichkeit, welche sich in der Fliegerei immer anbietet, ist eine Fortbildung.

- Als Beispiel einen Theoriekurs besuchen.
- Ein Buch über die Fliegerei lesen.
- Planung und Ziele für 2023 definieren.



Der Flugschreiber möchte in der letzten Ausgabe für dieses Jahr gemeinsam mit den Lesern das tolle Flugjahr 2022 Revue passieren lassen.

Um die kalten Stunden ohne Fliegen, Springen oder Gleiten etwas zu versüßen, haben wir in dieser Ausgabe zwei tolle Reiseberichte veröffentlicht und als weitere Möglichkeit „in der nicht besonders flugträchtigen Zeit“ eine kleine Buchpräsentation übers Fliegen und Selbstbildung zugefügt.

Um die oben angeführte Frage dann noch abzuschließen, ist ein kleiner Anreiz für mögliche Theorieausbildungen in der Winterzeit dabei.

Wir wünschen viel Lesevergnügen, eine besinnliche Adventszeit, frohe Weihnachten und für das kommende Jahr immer viel Glück, Gesundheit und Freude an unserem schönen Hobby.

Allzeit Glück ab und Gut Land

Das Flugschreiber Team

Flugschreiber Team



Raphael Rothmund
Redaktion, Inseratenverkauf
raphael.rothmund@rzg.at



Bernhard Pongruber
Redaktion, Druck
bernhard.p@gmx.at



Saskia Schwärzler
Grafik
saskia@andersch.at



Elisabeth Geier
Korrektur
e.geier@smile-akademie.com



Inhaltsverzeichnis

#04 | Dezember 2022



nullsechs

zweizwei

zweiacht

– nullsechs –

Reise über den Nordatlantik

Reisebericht von Glarnair – Markus Walz und Regina Forouzan

– einsacht –

Technik & Wissen

Nachtfliegen

– zweizwei –

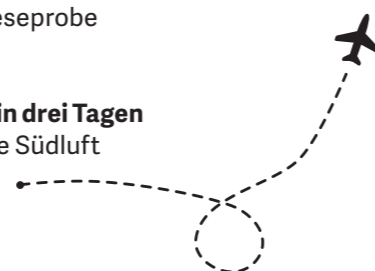
I have Control – Be the Captain of Your Life

Buchvorstellung und Leseprobe

– zweiacht –

Mediterranes Inselhüpfen in drei Tagen

Cessna 172 schnupperte Südluft



Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Impressum

Herausgeber: andersch Grafikdesign & Kommunikation, Kirchplatz 12, 6973 Höchst

Chefredakteur: Raphael Rothmund

Redaktion: Raphael Rothmund, Bernhard Pongruber, Markus Schwärzler, Saskia Schwärzler

Inserate: Raphael Rothmund, Tel. +43 664 45 15 099

Gestaltung: andersch Grafikdesign & Kommunikation

Korrektorat: Elisabeth Geier, Smile Akademie, 6800 Feldkirch

Druck: Walz Druck GmbH, 9428 Walzenhausen

Auflage: 1000 Ex, vierteljährlich Satz- und Druckfehler vorbehalten.

www.derflugschreiber.at

Instagram: der_flugschreiber

nur DRUCKEN ist schöner



*Als dann aber stattdessen vor Grönland
die ersten Eisberge aufkreuzten, wussten wir,
dass wir bald da waren.*

Reise über den Nordatlantik

Reisebericht von Altenrhein LSZR über den Atlantik

TEXT und FOTOS Markus Walz, Regina Forouzan

Unsere Reisenden: Markus Walz

Glarnair-Gründer Markus Walz saß bereits mit 11 Jahren das erste Mal im Helikopter und hat mit 17 Jahren seine Heli-Ausbildung begonnen. Darauf folgten verschiedene Lizenzen im Bereich Flugzeug und Helikopter sowie mehrjährige Auslandseinsätze. Rund 17.000 Flugstunden und 34.000 Landungen (davon 5.000 Landungen im Hochgebirge) im Flugzeug und im Helikopter hat er im Laufe seiner rund 35-jährigen fliegerischen Karriere absolviert. Unzählige flugbegeisterte Schüler hat er als Fluglehrer und Cheffluglehrer in die Luft gebracht und ihnen damit den Traum vom Fliegen verwirklicht. Mit seinem Enthusiasmus schafft er es immer wieder, Menschen für die Fliegerei zu begeistern. Als Anbieter von Flugdiensten mit Flugzeugen und Helikoptern sowie Inhaber einer Flugschule gründete Markus Walz 2009 das Aviatik Unternehmen Glarnair. Der Name ist abgeleitet von seinem Geburtsort – dem Glarnerland. Neben dem Flugplatz Mollis aufgewachsen, wusste Firmengründer Markus Walz bereits als kleiner Junge: «Ich will in die Luft». Gegen viele Mühen musste er ankämpfen, bis er schließlich mit 11 Jahren das erste Mal im Helikopter saß und mit 17 Jahren seine Heli-Ausbildung

begann. Es folgten verschiedene Lizenzen im Bereich Flugzeug und Helikopter sowie mehrjährige Auslandseinsätze, unter anderem in Sibirien, Kanada und in den USA. Markus fasziniert die Fliegerei in Kanada und Alaska besonders, seit er einige Monate in Alaska als Buschpilot verbracht hat.

Nordatlantik Reise „Flugschreiberin“: Regina Forouzan

Sie war bereits als kleines Mädchen begeistert vom Fliegen. Vor einigen Jahren hat sie ihre Lizenz bei Markus gemacht und teilt seitdem dieses schöne Hobby gemeinsam mit ihrer Familie. Mit dieser Reise verwirklicht sie ihren Traum, einmal über den Atlantik zu fliegen.

Markus und Regina heben ab in Richtung Norden – ein Abenteuer. Die Route sollte über Schottland, Island und Grönland bis nach Kanada und Alaska führen.

Wir fliegen mit der Piper Cheyenne Blackhawk, der zweimotorigen Turboprop.

Wick und Reykjavik

Unsere erste Etappe brachte uns nach Wick, ein kleines verschlafenes und zuweilen nebeliges Küstenstädtchen im Osten von



Schottland. Wir wurden sehr freundlich empfangen von dem netten Team von Far North Aviation, dem Handling Agent in Wick. Sie freuten sich sehr über unseren kleinen Schokoladenimport aus der Schweiz. Nach einem schönen Abend am Hafen von Wick hoben wir am nächsten Morgen bei tollstem Wetter ab Richtung Island.

Wenn wir nicht in der Luft waren, haben wir andere schöne Dinge in Reykjavik erleben dürfen.

Unsere Route brachte uns an Stornoway vorbei aufs Meer in Richtung Island. Angenehmer Rückenwind begleitete uns über den Atlantik. Auf dem Funk war es relativ ruhig und auf dem Weg haben wir kein einziges Flugzeug gesehen. Ein wirklich schöner Flug.

Island zeigte sich bei unserem Anflug von seiner schönsten Seite. Ordentlicher Wind empfing uns bei herrlichstem Sonnenschein. Das Team vom ACE FBO Reykjavik kannte Markus schon von seinen letzten

Reisen nach Island. Sie organisierten alles bestens für uns.

Unsere nächsten Tage verbrachten wir in Island. Hier geht im Sommer die Sonne nicht unter. Es ist ein wunderschönes Stückchen Erde im Atlantik, welches wir unbedingt mit dem Flugzeug und dem Auto erkunden wollten.

Reykjavik und Umgebung

Nach vier schönen Tagen in Reykjavik haben wir Lucy und Dagur vom ACE FBO Handling, beides auch Piloten, näher kennengelernt, und sie haben uns auf zwei tolle lokale Ausflüge über die Insel begleitet. Lucy führte uns auf die Insel Vestmannaeyjar im Süden von Island, auf der man auch landen kann. Zu der Inselgruppe vulkanischen Ursprungs gehört seit 1963 eine weitere kleine Insel, die durch einen submarinen Vulkanausbruch entstanden ist. Ein Freund von Lucy fuhr uns über die ganze Insel und erklärte uns vieles über die Inselgruppe. Besonders in Reykjavik ist, dass man im Sommer bis 23 Uhr landen darf. Das nutzen viele Piloten bei gutem Wetter. Unvorstellbar für uns Schweizer.

Die zauberhafte Natur von Island mit imposanten Wasserfällen, Gletschern und Vulkanen. Hier geht die Sonne im Sommer nicht unter, freut sich Markus Walz bei der Ankunft in Reykjavik.

Dagur führte uns am nächsten Tag Richtung Höfn im Südosten der Insel, wo wir aber entschieden, wegen schlechten Wetters nicht zu landen. Unglaublich, wie unterschiedlich das Wetter auf Island sein kann, flogen wir doch bei Kaiserwetter in Reykjavik los. Dagur zeigte uns die zauberhafte Natur im Süden mit imposanten Wasserfällen, schneeweißen Hochplateaus, Gletschern und Vulkanen. Natürlich flogen wir auch am Eyjafjallajökul vorbei, der 2010 tagelang den Flugverkehr in Nord- und Mitteleuropa durch seine Eruption lahmgelegt hat.

Wenn wir nicht in der Luft waren, haben wir andere schöne Dinge in Reykjavik erleben dürfen. Einen Vormittag haben wir Dorsche gefischt und anschließend gegrillt und verzehrt.

Einen Nachmittag verbrachten wir in der „Sky Lagune“, die von heißem Vulkanwasser gespeist wird. Mit Blick auf das Meer und einer Bar in der Lagune war dies Entspannung pur. Außerdem erkundeten wir Reykjavik zu Fuss, aßen leckere Erdbeertörtchen und probierten jeden Abend ein anderes

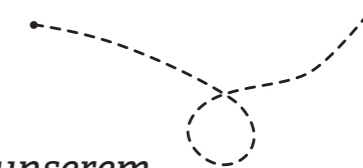
Restaurant aus.

Am Donnerstag sollte es weitergehen nach Grönland. Das Wetter sollte gut werden und nach den paar Tagen Reykjavik freuten wir uns, weiterzuziehen.

Grönland

Am Donnerstagmorgen brachen wir auf Richtung Grönland. Wir flogen die ganze Strecke VFR auf 4.500 ft und genossen den weiten Blick über das Meer. Wir hofften, auf der Höhe ein paar Wale zu sehen, was uns aber verwehrt blieb. Als dann aber stattdessen vor Grönland die ersten Eisberge aufkreuzten, wussten wir, dass wir bald da waren. Der Controller erlaubte uns eine Foto Mission über den Eisbergen und so konnten wir die Giganten aus nächster Nähe fotografieren und uns schon mal darauf einstellen, was uns in Grönland erwartet: viel Eis!

Das Wetter hätte besser nicht sein können für einen spektakulären Anflug durch die Fjorde entlang imposanter Berge auf die RW 29 in Kulusuk. Wir wurden herzlich begrüßt von Ole auf dem Tower und Bendt,



Wir gingen noch in unserem Überlebensanzug im Meer schwimmen, was uns irgendwie keiner glauben wollte. Aber wir wollten mal wissen, wie lange er warmhält.



dem Flugplatzleiter. Übrigens musste man sich vor Ankunft nur telefonisch anmelden, das war alles. Unglaublich unkompliziert. Keine grosse Zolladministration, kein Papierkram. Das wünscht man sich in der Schweiz.

Wir gingen noch in unserem Überlebensanzug im Meer schwimmen, was uns irgendwie keiner glauben wollte. Aber wir wollten mal wissen, wie lange er warmhält. Lang genug, um eine Zeit lang auf einer Eisscholle zu paddeln. Da wir wussten, dass sich auch im Sommer mal hier und da ein Eisbär ins Dorf verirren kann, blieben wir nicht allzu lange.

Am nächsten Morgen begleitete Bendt uns auf einen lokalen Flug. Er ist pensionierter Linienpilot mit 20.000 Flugstunden und somit ein alter Hase. Er hatte sichtlich Freude an unserem Flugzeug. Er erlaubte uns einen Low Pass über seinen Flugplatz vor dem Weiterflug nach Kangerlussuaq, was uns wiederum sichtlich Freude bereitete.



Der Flug nach Kangerlussuaq an die Westküste führte uns über die Eiskappe Grönlands bis zu den Fjorden, die uns zum Flughafen Kangerlussuaq führten. Dies ist ein viel grösserer Flugplatz als in Kulusuk mit regem Linienverkehr. Das Wetter war regnerisch und beim Öffnen der Türen erwartete uns der erste Moskitoschwarm. Kangerlussuaq liegt zwar etwas nördlicher als Kulusuk, aber die sommerliche Schneeschmelze hat die Flussufer schon frei gelegt. Das bedeutet: freie Fahrt für unzählige Moskitos. Zum Glück hatte Markus zwei Moskitohüte dabei, die wir fortan trugen.

Markus kochte uns Ravioli auf seinem mitgebrachten kleinen Gaskocher und wir schlossen den Tag ab mit einem Ravioli-Dinner im Gemeinschaftsraum.

Morgen sollte es erstmal zurückgehen nach Reykjavik. Wir wollten unseren Autopiloten überprüfen, der zwar das Heading, nicht aber die Höhe hielt. Wir hofften, in Reykjavik einen Avioniker oder Mechaniker zu

finden, der sich das anschaut. Denn für die langen Strecken sollte er einwandfrei funktionieren.

Zurück in Reykjavik

Zurück in Reykjavik haben wir uns erstmal um unser Flugzeug gekümmert und alle Hebel in Bewegung gesetzt, um doch noch einen Mechaniker zu finden, der uns weiterhelfen kann.

Die Wartezeit haben wir für einen wunderschönen Ausflug durch das Inland von Island genutzt.

Wir fuhren von Reykjavik Richtung Osten zum Nationalpark Pingvellir, wo sich am Nordufer des Sees Pingvallavatn die eurasischen und nordamerikanischen tektonischen Platten treffen. Sie bewegten sich für lange Zeit auseinander und kreierte das dramatische und zerklüftete Schluchtental, das durch das Areal verläuft. Pingvellir ist eine der außergewöhnlichsten geologischen Stätten in Island.



Links: Zurück auf Island zeigt sich der Geysir in Selfoss von seiner besten Seite.
Unten: Der Gullfoss-Wasserfall ist eine der schönsten und bekanntesten Sehenswürdigkeiten in Island und liegt direkt am berühmten Goldenen Kreis.



Im Anschluss fuhren wir durch die grünen und mit Blumen übersäten Ebenen weiter in Richtung Osten, am Horizont den langen Gletscher Langjökull, den wir ein paar Tage zuvor überflogen hatten. Wir hatten tolles Wetter, blauer Himmel gespickt mit verschiedenen Wolkenformationen und -arten, die einen guten Kontrast für unsere Fotos boten. Der Geysir in Selfoss zeigte sich von seiner besten Seite und pustete sein Wasser für uns alle 5-7 Minuten in die Luft. Es gibt kaum merkliche Vorzeichen für die Eruption. Wenn man einen Film davon machen möchte, verpasst man daher meistens den Anfang. Ein wahrhaftiges Naturschauspiel.

Danach kamen wir zum Gullfoss-Wasserfall. Der Gullfoss-Wasserfall ist eine der schönsten und bekanntesten Sehenswürdigkeiten in Island und liegt direkt am berühmten Goldenen Kreis. Der Name Goldenen Kreis kommt vom Namen des Gullfoss, der übersetzt Goldener Fall oder Goldener Wasserfall bedeutet.

Der mächtige Hvítá (weißer Fluss) ist ein Gletscherfluss, der direkt aus dem Langjökull Richtung Süden fließt und dem Gullfoss seine hohe Durchflussrate verleiht. Im Sommer gibt es besonders viel Schmelzwasser vom Langjökull, so dass Massen an Wasser den Wasserfall passieren.

Dieser Wasserfall hat einen ganz besonderen Platz in den Herzen der Isländer. Nicht überraschend hat das Potenzial, die Kräfte des Wasserfalls für Hydroelektrizität zu nutzen, zwischen denen, die diese Kraft ausnutzen wollen und denen, die die Natur schützen wollen, eine Spaltung hervorgerufen. Die lokale Bauerstochter Sigríður Tómasdóttir kämpfte für die Erhaltung des Wasserfalls und setzte sich gegen den Bau eines Staudamms ein. Es heißt, sie sei die 100 km bis nach Reykjavik zu Fuß gelaufen, um sich Gehör zu verschaffen. Mit Erfolg.

Auf dem Weg zurück kamen wir noch am Kerio-Krater vorbei, ein 6500 Jahre alter Schlackekrater, um den man vollständig herumwandern kann. In der Mitte hat dieser einen tiefblauen See, der den Grundwasserspiegel wiedergibt. Auch hier wie überall in Island wird dafür Sorge getragen, dass die Natur so wenig wie möglich vom Tourismus beeinträchtigt wird.

Zurück in Reykjavik beschlossen wir den Tag mit einer feinen Pizza in der Pizzeria um die Ecke. Es war toll, die schönen Naturereignisse und Plätze, die wir zuvor von unseren Flügen von oben gesehen haben, nun aus nächster Nähe zu sehen.



Neufundland

Leider fanden wir auch bei dem erneuten Versuch in Reykjavik keine zufriedenstellende Lösung für unseren Autopiloten. So beschlossen wir spontan, „das Lange Leg“ nach Kanada mit der Linie zu fliegen und auf den Weiterflug nach Alaska mit unserer Cheyenne, wie es ursprünglich geplant war, zu verzichten. Darüber hinaus haben uns die kanadischen Behörden einen Strich durch die Rechnung gemacht und uns versagt, die im Norden gelegenen Militärflugplätze Resolut und Alert anzufliegen.

Daher hieß unser nächstes Ziel St. John's im Osten von Neufundland.

An der Ostküste Kanadas verbrachten wir ein paar schöne Tage. Im Nachhinein stellte sich heraus, dass wir ein gutes Zeitfenster gewählt haben, denn von unseren Freunden vom FBO-Office BIRK hörten wir, dass in Reykjavik inzwischen wieder der Winter eingekehrt sei, was das Fliegen erheblich beschwerte.

Wir hingegen hatten schönes Wetter und nutzten dieses für eine schöne Bootstour im Süden von St. John's, auf der wir wieder einmal unseren in Island lieb gewonnenen Puffins beim Brüten zuschauen durften. Die

kleine Insel vor der Küste teilten sich 2 Millionen Seevögel. Zum einen die brütenden Puffins und ihre Jungvögel, zum anderen gigantische Möwen, die es vor allem auf die Eier der kleinen knuffigen Puffins abgesehen haben. Wir hatten großes Glück. Auf dem Heimweg begleiteten zwei ausgewachsene Buckelwale eine Zeit lang unser Boot, was sehr beeindruckend war. Es schien, sie hätten Freude an dieser Abwechslung.

Wir besuchten an einem Nachmittag den Cape Spear Leuchtturm südlich von St. John's. Wir kamen im Regen und dicksten Nebel dort an. Zum Glück hatten wir unser „Grönland-Gear“ Mützen, Handschuhe und Schals dabei. Man konnte wirklich die Hand vor Augen kaum sehen.

Auf dem Weg zum Leuchtturm hat Markus mit mir Meteo-Kunde gemacht. Wir suchten spezielle Grashalme am Weg, an denen man die Feuchtigkeit in der Atmosphäre messen kann. Er zeigte mir, wie man mit der flachen Hand die Grashalme in die richtige Richtung streicht, um anschließend die Hand um 90 Grad zu drehen und in der Handinnenfläche den Feuchtigkeitsgrad zu analysieren. Dies ist gar nicht so einfach.

Dann passierte, was Markus anhand der Grashalme bereits vorhergesagt hat: der Nebel



verschwand im Handumdrehen. Plötzlich saßen wir vor dem Leuchtturm in der Sonne.

Cape Spear ist der östlichste Punkt in Nordamerika und liegt südlich des Hafeneingangs von St. John's. Ein idealer Standort für den ersten Leuchtturm an der Küste Neufundlands. Seinen Namen verdankt er dem Wort „Espérance“ (Hoffnung) und dies sollte die Stimmung der Seefahrer zum Ausdruck bringen, die nach langer Seefahrt endlich das Land erreichten. 1836 nahm der Leuchtturm schließlich seinen Dienst auf.

Heli Flug

Nachdem wir nun wenige Tage nicht in der Luft waren, zog es Markus an den Heli-Port in Clarendville. Ohne Frühstück. Kaum waren wir dort, waren wir auch schon in der Luft mit unserem netten und kompetenten Heli-Piloten von „Newfoundland Helicopters“.

Wir flogen in Richtung Nordosten. Unser Flug führte uns über eine weite Ebene mit vielen Süßwasser Seen und kleinen Tümpeln, an einem kleinen verlassenen Flugplatz vorbei in Richtung Küste.

Uns war in den letzten Tagen schon aufgefallen, dass man keine Flugzeuge oder Helikopter in der Luft sieht. Und das an einem so tollen Fleckchen Erde wie hier. Wir dachten, hier seien Flugplätze an jeder Ecke. Unser Heli-Pilot meinte, viele Flugschulen hätten dicht gemacht in der Umgebung. Aber eine richtige Erklärung dafür hatte er auch nicht.

Wir landeten an einem kleinen Strand namens „Happy Adventure“ bei Eastport und machten dort ein schönes Picknick. Die Seepolizei stattete uns einen Besuch ab, um „Hallo“ zu sagen. Die Heli-Gesellschaft

arbeitet mit der Seepolizei bei Rettungseinsätzen zusammen.

Nach dem kleinen Picknick flogen wir zurück und landeten sicher wieder auf dem Heli-Port.

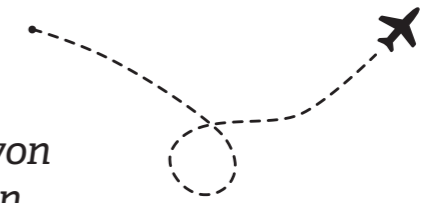
Guernsey und Sark

Nach 5 Tagen in Neufundland flogen wir zurück, holten unsere Cheyenne in Reykjavik ab, um unsere Rückreise in Richtung Schweiz anzutreten. Wir flogen zunächst von Reykjavik nach Stornoway, wo wir einen schönen Abend in einem tollen Fischrestaurant am Hafen verbrachten. Wir hatten noch ein paar Tage Zeit und beschlossen, am nächsten Tag den Kanalinseln einen kleinen Besuch abzustatten. Im Gegensatz zu Stornoway, das uns mit britischem Nieselregen begrüßte und das wir am nächsten Tag mit 30 Knoten Wind wieder verließen, empfing uns Guernsey auf den Kanalinseln nach einem Flug mit über 90 Knoten Seitenwind mit mediterranen Temperaturen und herrlichstem Sommerwetter.

Nach einem sehr schönen Anflug vom Meer über die Insel Sark auf den ILS 27 staunten wir auf dem Flughafen von Guernsey nicht schlecht über die tollen Flugzeuge, die dort abgestellt waren. Der Flughafen ist top organisiert und wir wurden herzlich empfangen.

Die Insel Guernsey hat uns in ihren Bann gezogen, wir sind total fasziniert von dieser wunderschönen grünen Insel. Zahlreiche Blumenarten, bunte gepflegte Gärten, tolle Strände, raue Küsten und schöne stilvolle Häuser, wohin das Auge reicht, und sehr sympathische Menschen. Am Nachmittag flanierten wir durch das maritime Hafentstädtchen St. Peter Port und buchten kurz-

Am Nachmittag gelangten wir am äußersten südlichen Zipfel von „Little Sark“ durch Herabklettern einer steilen Klippe zum „Venus Pool“, wo wir ein kühles Bad nahmen.



entschlossen zwei Tickets für die Fähre zur Insel Sark für den nächsten Tag.

Der Ausflug auf Sark rundete unsere erlebnisreiche Reise ab. Selten haben wir so eine malerische kleine Insel gesehen. Naturbelassene menschenleere Sandstrände, üppige Natur, tolles Klima, Reetdachhäuser an den Klippen. Und keine Autos. Stattdessen Traktoren und Pferdekutschen. Wir mieteten zwei E-Bikes und erkundeten die ganze Insel auf dem Drahtesel. Gemütliche Cafés, selbstgemachte Trüffel und Kuchen, liebevoll eingerichtete kleine Souvenirgeschäfte auf der Strecke ließen uns immer wieder absteigen und einkehren.

Am Nachmittag gelangten wir am äußersten südlichen Zipfel von „Little Sark“ durch Herabklettern einer steilen Klippe zum „Venus Pool“, wo wir ein kühles Bad nahmen. Dann mussten wir uns auch schon beeilen, um über einen letzten gekühlten Chardonnay auf dem Weg die Abendfähre zurück nach Guernsey zu erwischen.

Morgen geht es zurück nach St. Gallen. Eine dreiwöchige halbe Weltreise geht zu Ende. In dieser Zeit absolvierten wir fast 40 Flugstunden und eine Distanz von knapp 10.000 Meilen. Und wir verteilten unsere Schweizer Schokolade an die hilfsbereiten Fluglotsen in den Toren von Schottland, Island, Grönland und Guernsey. Und an viele andere nette Menschen, die wir auf unserer schönen Reise kennenlernen durften.

Wir haben einmal mehr gesehen, wie wichtig es ist, auf so einer langen Reise, einen Plan B zu haben, sich auf die tatsächlichen Begebenheiten einzustellen und offen zu sein für Routenänderungen. In unserem Fall war unser Plan B einfach nur traumhaft schön und Alaska mit dem Privatflugzeug sicher eins unserer nächsten Ziele.

Die nächste Reise wird sicher nicht lange auf sich warten lassen. So viel steht fest.

Logbook



Name: Markus Walz

Homebase: Mettmenstetten, Schweiz

Lizenzen: Berufspilot, Fluglehrer, CFI, IR, MEP, SEP, NIT, SET Caravan, MOU Pilot und Instruktor, Berechtigungen Altiports Frankreich, 17.000 Flugstunden

Flugtypen: diverse ein- und zweimotorige Flugzeuge, PAY1, PC6, PC12, SET Caravan, Helikopter EC120, H125

Längster Flug: 5h von Island nach Luxembourg

Hobbies: Fliegen, Reisen, Backen, Kite surfen, Ausflüge mit Traktor und Amphibienfahrzeug (Gama Goat)

Name: Regina Forouzan

Homebase: Zürich, Schweiz

Lizenzen: PPL(A) SEP

Flugtypen: Cessna 172/182, Aquila A210/A211, in Ausbildung NIT

Längster Flug: 3,5h Westküste Grönland nach Island

Hobbies: Fliegen, Reisen, Laufen, Tauchen, Lesen

Unser gemeinsames Motto: „Life is only as good as your mindset“



Grönland

65° 34' 25" N, 37° 7' 25" W



Nachtflug

Die vergleichsweise geringe Auswahl an Flugplätzen, die ihre Dienste auch in der Nacht zur Verfügung stellen, vielerorts hohe Landegebühren bei Nacht und Regelungen für den Lärmschutz lassen den Nachtflug immer exotischer werden.

Definition Nacht

Der Begriff „Nacht“ im Sinne der Luftfahrt ist gemäß VO (EU) 923/2012 (SERA), Artikel 2, Begriffsbestimmung Nr. 97 wie folgt definiert:

„Die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung. Die bürgerliche Dämmerung endet am Abend und beginnt am Morgen, wenn sich die Mitte der Sonnenscheibe 6° unter dem Horizont befindet.“

So einfach sich diese Definition nachvollziehen lässt, so kompliziert ist sie doch in ihrer Auswertung: Der Zeitpunkt, an dem sich der Mittelpunkt der Sonnenscheibe 6° unter dem Horizont befindet, ist abhängig von der geographischen Breite und der Jahreszeit. Hinzu kommt, dass das zeitliche Ende (Uhrzeit) und der zeitliche Beginn der Dämmerung von Längengrad zu Längengrad unter-

schiedlich sind. Eine hinreichend genaue Ermittlung kann nur unter Zuhilfenahme von Software oder einer Tabelle erfolgen. Der Deutsche Wetterdienst stellt auf seiner Webseite www.dwd.de beispielsweise Tabellen für die Dämmerungszeiten sowie Sonnenauf- und -untergang einiger deutscher Flugplätze bereit. Zur groben Orientierung kann man sich merken, dass die Dauer der aeronautisch relevanten Dämmerungszeiten im Süden Deutschlands in etwa bei 30 bis 40 Minuten liegt, am nördlichen Ende der Republik dann zwischen 35 und 50 Minuten. Wer die alte Regel mit den 30 Minuten vor Sonnenaufgang und 30 Minuten nach Sonnenuntergang benutzt, ist – zumindest im deutschen Raum – auf der sicheren Seite.

Der Weg zur Nachtflugberechtigung

Wie alle anderen Berechtigungen, so setzt auch die Nachtflug-Berechtigung eine vorhandene

Lizenz voraus. Gemäß FCL.810 kommen hier LAPL, SPL und PPL infrage. Im Falle des SPL ist eine TMG Klassenberechtigung Voraussetzung, für LAPL und PPL lässt sich die Nachtflug-Berechtigung sowohl mit TMG als auch mit SEP kombinieren, wobei die Ausbildung nur in einer der beiden Klassen zu erfolgen hat. Wer Inhaber eines LAPL ist, hat vor dem Abschluss der Nachtflug-Ausbildung zusätzlich noch das grundlegende Instrumentenflug-Training zu absolvieren, das den LAPL vom PPL unterscheidet, und das auch bei einem Upgrade von LAPL auf PPL geflogen werden müsste. Inhaber eines SPL bleiben nach derzeitiger Regelung hiervon verschont.

Hat man die Ausbildung durchlaufen, so ist lediglich ein Formular an die zuständige Luftfahrtbehörde zu schicken, auf dem Fluglehrer oder Ausbildungsleiter deren Absolvieren bestätigt. Die Formulare werden von den Behörden zum

Download bereitgehalten. Eine Prüfung ist nicht vorgesehen.

Die Ausbildung zum Nachtflug hat an einer ATO (Approved Training Organisation, Flugschule) zu erfolgen. Sie umfasst theoretischen und praktischen Unterricht. Der praktische Teil besteht aus fünf Stunden Flugzeit, in denen mindestens drei Stunden mit Lehrer (Dual) geflogen werden müssen, in welchen wiederum ein Überlandflug enthalten ist. Des Weiteren sind mindestens fünf Solo-Platzrunden, jeweils mit einem Full-Stop zwischen Landung und Start, zu absolvieren.

Die genaue Zusammensetzung des theoretischen Teiles der Ausbildung regelt nicht die Vorgabe der EASA, sondern das Ausbildungshandbuch der jeweiligen ATO, bei der die Nachtflugberechtigung gemacht wird. Üblich sind ca. fünf Stunden, in denen zumeist bereits bekannte Fächer um zusätzliche

Aspekte erweitert werden.

Luftrechtliche Bestimmungen

Die wesentlichen, operationell relevanten Bestimmungen zum Thema Nachtflug befinden sich vor allem in SERA.5005 c).

Die Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) spielt im Detail nur noch eine untergeordnete Rolle. Ihr kommt es zu, Grundsätzliches zu regeln: In § 36 (1) ist zu lesen, dass Sichtflüge bei Nacht gemäß den Bestimmungen von SERA.5005 zulässig sind, dass Luftsportgeräte, abgesehen von einsitzigen Sprungfallschirmen, hiervon ausgenommen sind und dass Sonderflüge nach Sichtflugregeln innerhalb von Kontrollzonen nachts zulässig sind. Der UL-Verkehr ist also vom Nachtflug ausgesperrt.

Im NFL 1-249-14 wird noch einmal explizit auf diese Regelung in der LuftVO verwiesen. Hier ist dann auch ein interessanter Hinweis zu

finden: VFR-Flüge in den Lufträumen der Klassen D und E werden von der Flugverkehrskontrollstelle untereinander und zu IFR-Flügen auch bei Nacht nicht gestaffelt. Das ist ein Umstand, den man nicht aus den Augen verlieren sollte, denn durch den fortwährenden Kontakt zu den Flugverkehrskontrollstellen gewinnt man einen anderen Eindruck.

Flugplan

Hier ist unter Verweis auf SERA.4001 geregelt, dass ein Flugplan für Nachtflüge aufzugeben ist, die über die Umgebung des Flugplatzes hinausführen. Der Begriff „Umgebung“ wird dabei nicht näher erläutert. Die weithin bekannte Definition „Ein Flug führt über die Umgebung eines Flugplatzes hinaus, wenn der Luftfahrzeugführer den Verkehr in der Platzrunde nicht mehr beobachten kann.“ entstammt dem § 3a der LuftVO, der seit dem 05.11.2015 nicht mehr



Foto: Michael Könitz

Wer sich mit dem Nachtflug auseinandersetzt,
dem erschließt sich eine neue Welt, die unvergleichliche Eindrücke
und Erlebnisse bereithält.



gültig ist. Dennoch bietet der alte Text die beste verfügbare Definition.

Freigaben

Nach SERA ist ein Nachtflug nicht an eine explizite Freigabe gebunden. Letztlich benötigt man nur Freigaben, die man für denselben Flug bei Tage auch einholen müsste. Zusätzlich gilt, dass man für einen Überlandflug einen Flugplan aufgeben und für die Dauer des Fluges mit einer Flugverkehrskontrollstelle in Kontakt sein muss.

Flughöhe

Nach SERA.5005c) können bei Nacht nationale Mindesthöhen festgelegt werden. Man gerät also in die Not, sich bei nächtlichen Streifzügen ins Ausland mit den nationalen Regelungen auseinanderzusetzen. Wurde nichts bestimmt, so gilt, dass der Flug in folgenden Flughöhen durchgeführt werden muss:

- Über hohem Gelände oder in gebirgigen Gebieten in einer Flughöhe von mindestens 2.000 ft über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 8 km von dem angenommenen Standort des Luftfahrzeugs;
- in allen anderen Fällen in einer Höhe von mindestens 1.000 ft über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 8 km von dem angenommenen Standort des Luftfahrzeugs.

Wetterminima

Auch für das Wetter auf der Strecke gibt es Regeln, die etwas schärfer sind als die, die tagsüber gelten. So darf die Hauptwolkenuntergrenze (Ceiling) nicht unter

1.500 ft liegen und der Pilot muss in allen bei uns vorkommenden Lufträumen ununterbrochene Erdsicht haben, wenn der Flug in und unter 3.000 ft Höhe über MSL oder 1.000 ft Höhe über Grund – maßgebend ist die größere Höhe – durchgeführt wird.

Flugerfahrung

Es ist gemeinhin bekannt, dass man Passagiere nur mitnehmen darf, wenn man in den letzten 90 Tagen drei Starts und Landungen vorzuweisen hat (FCL.060). Möchte man Fluggäste zum Nachtflug bitten, so muss eine dieser Landungen in der Nacht stattgefunden haben. Eine Ausnahme von dieser Regel gibt es für die Inhaber einer Instrumentenflugberechtigung: Hier entfällt der Passus mit der Nachtlandung, es genügen auch drei Landungen am Tage.

Nachtieflugstrecken

Im Luftfahrthandbuch Deutschland (AIP) ist ein Netz aus Nachtieflugstrecken (Night Low Flying System, NLFS) für militärische Zwecke veröffentlicht. Da die Korridore, als Beschränkungsgebiet festgelegt, zum Teil in einer Höhe von 500 ft über Grund beginnen, ist eine Kenntnis von deren Lage und Aktivität unabdingbar.

Das Streckensystem ist aus einzeln bezeichneten Lufträumen zusammengesetzt, die je nach Bedarf aktiviert werden können. Im AIP ist dazu zu lesen, dass die Lufträume unter der Woche genutzt werden. Abschließende Sicherheit, wann und ob diese Strecken bzw. Streckenabschnitte aktiv sind, bietet nur die Lektüre von NOTAM oder ein Anruf bei der Flugberatung (AIS) bzw. ein Funkspruch an FIS

oder einen Radarlotsen. Die Lufträume des Streckensystems können i.d.R. nicht unterflogen werden. Fliegt man darüber, so hat man einen vertikalen Abstand von mindestens 500 ft einzuhalten. Gekreuzt werden dürfen sie nur mit einer Flugverkehrskontrollfreigabe.

Für den Nachtflug gibt es eine besondere Ausgabe der Luftfahrkarte ICAO 1:500.000, die die Nachtieflugstrecken darstellt.

Luftfahrzeugausrüstung

In Zusammenhang mit dem Nachtflug taucht oft die Frage auf, ob ein Luftfahrzeug für den Nachtflug zugelassen sein muss. Eine Zulassung im Sinne eines Zertifikates gibt es nicht, es existieren aber Mindestausrüstungslisten (Minimum Equipment List, MEL), die erfüllt sein müssen. Zusätzlich zur Ausrüstung für VFR-Flüge am Tage muss bei Nacht folgende Ausrüstung vorhanden sein:

Wendezeiger, Horizont, Variometer, Kreiselkompass sowie eine Anlage, die warnt, falls der Antrieb der Kreiselinstrumente ausfallen sollte. Zusammenstoßwarnleuchte, Navigations- bzw. Positionleuchten, Landescheinwerfer, eine ans Bordnetz angeschlossene Instrumentenbeleuchtung, Beleuchtung für jeden Abschnitt der Kabine und eine autonome Taschenlampe.



AOPA GERMANY

Quelle: AOPA-Germany e.V. www.aopa.de



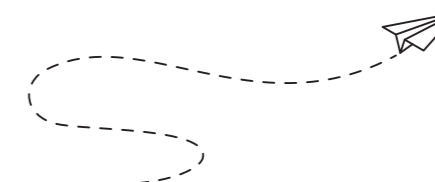
Gutscheincode flieger1
-10% Rabatt
(bis 31.03.2023)

Nie mehr kalte Füße beim Nachtfliegen!

Mit den durchblutungsfördernden Merinosocken
von Bolter in Koblach sind warme Füße hoch über
den Wolken garantiert.

Bolter
Sockenmanufaktur

Egatha 21, 6842 Koblach +43 678 121 5850 www.bolter-socken.at



I have Control – Be the Captain of Your Life

Buchvorstellung und Leseprobe

TEXT/ FOTOS Christian Winkel

Unser in LOIH beheimatete Pilot Christian Winkel erzählt über sein neues Buch

Viele Menschen haben Dinge auf einer imaginären Lebens-Erledigungs-Liste, die entweder in einer unserer 80 Milliarden Neuronen in unserem Gehirn gespeichert sind oder sie haben ihre Vorhaben und Ziele bereits auf einer sogenannten „Bucket list“ in physischer Form verewigt. Bei manchen ist es eine besondere Reise, einen bestimmten Berg zu besteigen, eine verrückte Sache zu unternehmen oder vielleicht sogar den Pilotschein zu machen.

Meinen Traum vom Pilotschein habe ich mir bereits vor fast 30 Jahren erfüllt. Nach der Geburt meiner Kinder habe ich einen Baum gepflanzt. Ich bin bereits einmal aus einem Flugzeug gesprungen und tauchte in einem der schönsten Meereslandschaften der Welt, wo ich Wale und Delfine in ihrer natürlichen Umgebung berühren durfte. Außerdem habe ich auch schon den einen oder anderen Berg erklommen. Was sollte es also noch geben, was ich unbedingt noch tun wollte?

In meinem Hinterstübchen, ganz weit hinten versteckt, gab es einmal den Wunsch, ein Buch zu schreiben. Mein Deutschlehrer hätte damals im Gymnasium vermutlich die Hände vors Gesicht geschlagen, wenn ich nur gewagt hätte, diesen Wunsch auszu-

sprechen, weil er mich eher für minderbegabt hielt, was Grammatik und Ausdrucksform meiner Aufsätze anbelangte.

Trotzdem war es immer ein versteckter Wunsch von mir und Wünsche werden erfüllt, wenn man an sich glaubt und das nötige Durchhaltevermögen beweist. So wie es für viele manchmal mühsam ist, sich durch die anfänglich abstrakte Materie der Luftfahrt zu mühen, wie es für mich die Kapitel Meteorologie und Luftfahrtrecht waren.

Wir Menschen sind schon eigenartige Wesen. Anstatt sich auf die faule Haut zu legen und Füße und Gesicht in die Sonne zu strecken, suchen wir nach Herausforderungen, die uns manchmal das Leben schwer machen. Dennoch sind es gerade diese Dinge, die uns am meisten erfüllen und beglücken, wenn wir sie geschafft haben. Wir sind eben Dopamin-Junkies.

Meine große Herausforderung war es nun, ein Buch zu schreiben und ich bin heute stolz, diesen Punkt meiner „bucket list“ abhaken zu dürfen. Jetzt ist es bald da – mein Buch:

„I have Control – Be the Captain of your Life. Wie Sie als wahrer Leader durchstarten und erfolgreicher werden.“

Der Titel mag etwas komisch anmuten. Der erste Teil ist ein Ausdruck aus dem Cockpit

der Linienluftfahrt, die 25 Jahre lang meine berufliche Heimat war.

„I Have Control“ wird von einem der beiden Piloten ausgerufen, wenn einer der Cockpitpartner nicht mehr in der Lage ist, das Kommando über das Flugzeug übernehmen zu können, beispielsweise nach einem medizinischen Vorfall eines der Piloten. Dann ist es in der Aufarbeitung dieses „medical incidents“ vorgeschrieben, den Stimmenrekorder auszulesen. Die Einhaltung aller Verfahren werden geprüft, einschließlich der genauen Kompetenzverteilung. In diesem Fall, wer als „pilot in command“ zum Zeitpunkt der Entscheidungen fungiert und wer letztverantwortlich bleibt, für alles, was danach kommen mag.

Ich gehöre zu der Sorte Mensch, die sich ständig weiterentwickeln wollen, sowohl was mein Wissen betrifft als auch in meiner persönlichen Reifung. Obwohl ich mit meinen knapp 50 Lenzen doch schon einen gewissen Reifegrad erreicht haben sollte, lernen wir ein Leben lang und sammeln Erfahrungen.

Es ist ein omnipräsentes Streben nach Einsicht und Weisheit. Ich habe während des Schreibens dieses Buches wahrlich viel dazugelernt, nämlich wie nahe Scheitern und Erfolg beieinander liegen können.

Ich hatte mir eine Frist gesetzt. In 3 Monaten sollte mein Buch inhaltlich fertig geschrieben sein und dieser Druck, den ich mir auferlegt hatte, war wichtig.

Es ist wie mit der Planung eines Fluges. Wir kalkulieren unseren Spritverbrauch, um von einem Punkt zum anderen zu kommen, mit einer Reserve für Ausweichflugplatz und dem „final reserve fuel“, was wir nach der Landung noch im Tank haben wollen/sollen/müssen ...

Wir können nicht unendlich lange herum lamentieren, dass wir doch noch etwas zusätzliche Zeit bekommen. Wenn der Sprit alle



ist, dann bleibt der Motor stehen – Aus ... Amen!

Mein Motor war meine Zeitvorgabe und ich gebe es zu, ich habe alle Reserven für Alternate und Final Reserve Fuel ausgefliegen – eigentlich war ich schon „illegal“ unterwegs, wenn wir es wieder mit einer guten Flugdurchführung vergleichen. Aber ich habe es letztendlich zu meinem Zielflughafen geschafft, mit einigen Umwegen, wie es auch beim Fliegen oft ist.

Worum geht es nun in diesem Buch?

Es ist eine Mischung aus Ratgeber zur Menschenführung und Persönlichkeitsentwicklung, gespickt mit ein paar Fliegergeschichten aus meiner Laufbahn als Pilot.

In diesem Buch beschreibe ich erprobte „Werkzeuge“ der Menschenführung und Methoden, welche die Luftfahrt im Vergleich zu anderen Wirtschaftsbereichen nutzbar macht, um die Kommunikation untereinander zu verbessern und Führungsqualitäten zu stärken.

Wer es lesen will, wird erfahren, aus welchen Gründen wir Menschen uns manchmal selbst im Weg stehen und wie allgemein nutzbare Fähigkeiten anwendbar sind, wie sie Piloten und Pilotinnen nutzen, um sich auf Krisensituationen vorzubereiten und diese zu bestehen.

Dieses Buch ist für Menschen, die ihnen anvertraute Personen und Teams effizienter führen und be-

gleiten wollen. Für Menschen, die herausfinden möchten, wie es gelingen kann, oft nur durch kleine Veränderungen ihrer eigenen Gewohnheiten ihr Umfeld zum Positiven zu verändern. Und es ist auch für all jene, die sich selbst besser führen wollen. Unabhängig davon, ob sie bereits ein Team leiten oder darüber nachdenken, eine neue Stufe auf der Karriereleiter zu erklimmen, oder einfach nur für sich selbst neue Erkenntnisse gewinnen wollen.

Mein beruflicher Hintergrund als Pilot ermöglicht Einblicke in eine facettenreiche Welt. Diese Einblicke lassen sich praktisch auf viele Bereiche des Lebens anwenden, sowohl im Beruf als auch auf Privates. Denn Piloten lernen nicht nur das Fliegen und alle sicherheitsrelevanten Aspekte, die damit einhergehen, sondern wir lernen das Fliegen unter allen möglichen Widrigkeiten und den damit verbundenen Herausforderungen.

In meinem Buch beschreibe ich einige Strategien, die im täglichen Ablauf eines Piloten zu jeder Zeit präsent sind und sich sowohl auf Beruf und Privatleben anwenden lassen: Zielorientierung, Führungsverhalten, Prioritätensetzung, Umgang mit Fehlern, Entscheidungen treffen, geistige Widerstandsfähigkeit, Verantwortung übernehmen, strukturiertes Kommunizieren, Teamarbeit und vorausschauendes Planen und vieles mehr.

Ich habe auch einige Geschichten aus den 25 Jahren meines Fliegerlebens eingestreut, um einerseits einen Einblick zu gewähren, wie sich der Alltag von Piloten tatsächlich darstellt, abseits von Fernsehdokumentationen und alten heroischen Spielfilmen aus den 1960er und 1970er Jahren. Und andererseits, um die Strategien und Methoden praxisnah zu beschreiben und zu zeigen, wie jeder diese auf seine persönliche Situation übertragen kann.

Leseprobe: „I have Control – Be the Captain of Your Life. Wie Sie als wahrer Leader durchstarten und erfolgreicher werden.“

Christian Winkel

Kapitel VIII: Anflug

Die Kabinenbesatzung gibt das „Cabin secured“. Alle Trolleys sind verstaut, alle Passagiere sind angeschnallt und jeder Flugbegleiter nimmt seinen Platz ein. Auch für sie gilt: höchste Konzentration. Flugbegleiter sind vor allem für die Sicherheit an Bord ausgebildet. Dass sie für das leibliche Wohl der Fluggäste sorgen, ist eine Zusatzleistung. Die Ausbildung von Flugbegleitern umfasst ein umfangreiches Sicherheitstraining und sie werden in ihren jährlichen Trainings von Ärzten geschult, um Symptome und Anzeichen von plötzlich auftretenden gesundheitlichen Problemen bei Passagieren zu deuten, um den Verlauf und den Zustand eines erkrankten Fluggastes detailliert beschreiben zu können. Flugbegleiter sind weder „Saftchubsen“, wie manche abfällig bezeichnet werden, noch zur Bespaßung der Passagiere da. Sie sind für Ihre Sicherheit verantwortlich. Machen Sie sich bewusst, dass eine der Flugbegleiterinnen, die Ihnen kurz vorher noch mit einem freundlichen Lächeln einen Kaffee servierte, diejenige sein könnte, die Sie im Extremfall aus dem Flugzeug zieht.

1. Den Weg des Unmöglichen gehen

Manchmal kommt es vor, dass nicht alles so läuft, wie es sein könnte. Turbulenzen, aufsässige Fluggäste, Verspätung durch wetterbedingte Einflüsse oder technische Störungen.

Dann gilt es, alle Gäste an Bord zu beruhigen und neue Möglichkeiten zu suchen.

97 Prozent der Organisationen, die an einer Mauer stehen und nicht weiterkommen, tun entweder mehr von dem, was sie bisher getan haben, oder sie tun weniger von dem, was sie bisher getan haben. Nur 3 Prozent versuchen etwas Neues.

Haben Sie schon einmal eine Fliege dabei beobachtet, wie sie immer wieder versucht, durch ein geschlossenes Fenster nach draußen zu kommen? Sie hat zwar ihr Ziel vor Augen, aber sie versucht es immer wieder und scheitert am Fensterglas, obwohl sie vielleicht nur ein paar Meter von ihr entfernt eine geöffnete Tür hätte, die ihr den Weg nach draußen eröffnen würde.

Manchmal sind wir so besessen davon, ein Ziel zu erreichen und versuchen, es durch noch härteres Arbeiten dorthin zu schaffen. Wir verschließen unseren Blick davor, andere Optionen ins Auge zu fassen.

Wir denken in einer sehr limitierenden Weise. Stellen Sie sich ein aufgezeichnetes Quadrat auf einem Blatt Papier vor, um es zu veranschaulichen: Ein Quadrat hat klare Grenzen, nach oben, unten, links und rechts. Diese Grenzen stehen für unsere legalen Grenzen, in Form von Gesetzen, was wir als Bürger eines Landes tun dürfen und was nicht. Eine weitere Grenze sind die der technologischen Möglichkeiten, die uns heute zu Verfügung stehen. Dann gibt es noch die physikalischen Grenzen und die moralischen Grenzen. Aber in diesem Quadrat, mit seinem nach vier Seiten begrenzten Raum, denken wir großteils in einem sehr viel kleineren Korsett, einem Miniquadrat.

Wir denken in Standards und Normen. Wir denken zu klein. Wir denken normal und daraus ergeben sich normale Ergebnisse. Wie können wir nun aus dieser kleinen Box ausbrechen? Indem wir neue Ideen zulassen!

1942 wurde Albert Einstein von seinem Assistenten gefragt: „Dr. Einstein, mir ist aufgefallen, dass Sie beim letzten Examen genau dieselben Fragen an die Studierenden gestellt haben, wie letztes Jahr. Warum in Gottes Namen haben Sie das gemacht?“ Einstein antwortete: „Die Fragen waren dieselben, ja. Aber die Antworten haben sich geändert.“

Die Essenz dieser kleinen Anekdote ist, dass sich die Umstände immer wieder verändern werden und Sie mit neuen Antworten darauf reagieren müssen, um zu bestehen. Neues zu versuchen und auch mal auf die Nase zu fallen, ohne Angst davor zu haben. Sich eine blutige Nase zu holen, ist keine Schande, sondern es bedeutet neue Weg zu evaluieren.

Beim ersten Fehlversuch aufzugeben, bedeutet zu scheitern. Viele weitere Versuche werden Sie zum Ziel führen. Wenn Sie aber irgendwann das Gefühl haben, immer wieder dasselbe zu tun und es Sie nicht weiterbringt, dann versuchen Sie etwas anderes.

2. Tagesgeschäft und das, was nicht in der Checkliste steht

Fliegerstory

Es ist ein wunderschöner Tag mit endloser Sicht von Pol zu Pol, wie wir Piloten gerne sagen. Wir sind auf dem Weg nach Wien, um danach noch zwei weitere Flüge nach Florenz und retour zu absolvieren. Alles verläuft spektakulär, bis im Sinkflug eine Warnlampe aufleuchtet, die uns darauf hinweist, dass das Fahrwerk nicht auf üblichem Weg ausgefahren werden kann.

Dafür gibt es ein Backup-System, bei welchem uns die Gravitation und ein zusätzliches Hydrauliksystem behilflich ist. Dieses Prozedere wird als „Alternate Gear Extension“ bezeichnet. Also kein Grund zur Beunruhigung. Das einzige Problem ist, dass das Fahrwerk danach nicht mehr eingefahren werden kann. Dies könnte problematisch werden, wenn ein Durchstarte-Manöver eingeleitet werden müsste und zum selben Zeitpunkt ein Triebwerk ausfallen sollte. Denn dann würde das ausgefahrene Fahrwerk zusätzlichen Luftwiderstand verursachen, was die Steigrate eines Flugzeuges beeinträchtigen würde.

Mein Co-Pilot und ich haben noch etwa fünfzehn Minuten Zeit, um die Checkliste durchzuarbeiten und uns auf die möglichen „Threats“ vorzubereiten, d. h. alle möglichen, eventuell noch hinzukommenden Bedrohungsszenarien zu besprechen. In diesen Fällen wird der Tower über eine technische Fehlfunktion informiert, da die Fluglotsen eventuell mehr Zeit und einen größeren lateralen Abstand zwischen den anfliegenden Flugzeugen einplanen müssen.

Wir, die Cockpitcrew, planen ebenfalls mehr Zeit ein, um keinen Checklistenpunkt zu übersehen. Etwa 35 Kilometer vor der Landebahn 34 in Wien beginnen wir mit dem dafür vorgesehenen Verfahren: der Hydraulikmechanismus, der die Fahrwerkstüren öffnet wird entriegelt, damit das tonnenschwere Fahrwerk mithilfe der Schwerkraft aus den Fahrwerkschächten fällt und sofort in einer gesicherten Position einschnappt.

Das Fahrwerk fällt raus, aber eingeschnappt und gesichert ist es nicht, ersichtlich an einem gelben Warnlicht. Das ist nicht ungewöhnlich, da der Fahrtwind noch immer genug Widerstand produziert, welcher das Einrasten des Fahrwerks verhindern kann. Für diesen Fall gibt es eine weitere Checkliste, die besagt, dass wir mit einer Handpumpe unser Fahrwerk mechanisch in die gewünschte verriegelte Position drücken. Da mein Co-Pilot näher an dieser Handpumpe sitzt, ist es seine Aufgabe, die in der Checkliste dafür vorgesehenen vierzig Pumpbewegungen durchzuführen. Er zählt laut mit und nach vierzig Hüben passiert ... nichts. Sein Gesicht wird immer blasser.

Ich fordere ihn auf, weiterzumachen, was in weiteren vierzig Hüben endet, wieder ohne Erfolg. Die Schweißperlen stehen ihm auf der Stirn und er wird zusehends nervöser. Nur beruhigendes Einwirken meinerseits, dass wir genug Treibstoff und Zeit haben, um weitere Möglichkeiten zu evaluieren, lässt ihn weiterarbeiten, ohne in den berüchtigten Tunnelblick zu verfallen.

Die Landebahn kommt immer näher und ein sicherer, stabiler Anflug mit allen notwendigen Parametern, scheint jetzt erstmal unmöglich. Wir geben an den Tower weiter, dass wir noch Zeit brauchen. Jetzt muss eine kurzfristige Planänderung her. Der Fluglotse ermöglicht uns, einen Vollkreis zu fliegen und gleichzeitig fordere ich meinen Co-Piloten auf, mit den Hubbewegungen weiterzumachen. Ein Kurvenflug erhöht die Fliehkraft am Fahrwerk und könnte das Verriegeln unterstützen, ist meine Überlegung. Es benötigt noch weitere dreißig Hübe, bis das Fahrwerk schlussendlich in der gewünschten Position ist und wir landen können.

Manchmal ist eben nicht alles so, wie es auf irgendwelchen Listen steht und dann ist Durchhaltevermögen und Einfallsreichtum gefragt.



Vorbestellung bei unserem Fliegerkollegen Christian Winkel unter info@christian-winkel.com

WALZ DRUCK

Ihre Dorfdruckerei



Ihr Partner für verschiedenste Drucksachen

Unsere Konica Minolta mit 11,5 Meter, die längste Digitalmaschine der Schweiz, nun sind wir bereit für neue Herausforderungen.



- » Blachen
- » Broschüren
- » Bücher
- » Briefschaften
- » Flyer
- » Kleber
- » Postkarten
- » Plakate
- » Mailings
- » RollUps

Dorf 83
9428 Walzenhausen
Telefon 071 888 05 85
info@walzdruck.ch
www.walzdruck.ch



Mediterranes Inselhüpfen in drei Tagen

Cessna 172 schnupperte Südluft

TEXT/ FOTOS Martina Stadler

Unsere Cessna D-ETGZ hat Südluft geschnuppert und uns am sonnigen Sonntag vom 31.07.2022 über die Alpen getragen, zunächst nach Biella zum Tanken (ideal für einen solchen Stopp), dann über weites Ackerland und die reizvolle Bergkette der Alpi Apuane mit ihren Marmorbrüchen nach Lucca (dessen Altstadt per se schon eine Reise wert wäre). Die professionelle Towerfrau namens Stefania begrüsst uns persönlich, außerdem erhalten wir Tipps für den Weiterflug entlang der etruskischen Küste. Das dritte Leg am Tag 1 endet in Cecina, einem verschlafenen Aviosuperficie ohne Infrastruktur. „Transmitting blind“ fliegen wir an und landen bei flotter Brise von links auf der dünnen Graspiste 33. Ein älterer Herr empfängt uns freundlich und organisiert ein Taxi ins nahe Marina di Cecina für eine Übernachtung direkt am Strand.

Abflug zur ersten Insel

Am nächsten Morgen heben wir zeitig ab und folgen der Küstenlinie nach Piombino, um dann bei blauem Himmel und glasklarer Sicht an Elba vorbei nach Korsika überzusetzen. Im Flugplan haben wir einen Low Pass in Bastia angefragt. Die nette Stimme am Funk von Bastia Approach erfüllt uns diesen Wunsch. Welch ein cooler GO AROUND! Wir umrunden das Cap Corse und wechseln auf die wilde Westseite der Ile

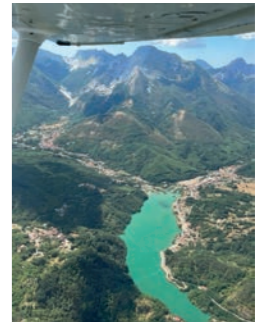
de Beauté. Ein Waldbrand lodert nahe Saint-Florent; am Funk verfolgen wir die Koordination für den Einsatz der Löschflugzeuge. Vorbei an Calvi und begleitet von Ajaccio Info steuern wir den herrlich gelegenen GA-Platz Propriano im Süden an, mit Air-air-Frequenz und anspruchsvollem Anflug auf die 27.

Der Blick im Final auf Piste, Strand und Meer ist fantastisch!

Die Tür schwingt auf, und sofort steigen einem der würzige Duft des Südens in die Nase und Zikadengesang ins Ohr. Flugplatzpersonal suchen wir vergeblich. Nach einer Pause im netten Restaurant am Platz nehmen wir das Leg nach Olbia/Sardinien in Angriff, fliegen einen weiteren Low Pass in Figari und genießen den Blick auf smaragd-farbenes Wasser, felsige Inselchen, romantische Buchten und Segelboote in der glitzernden Straße von Bonifacio. Tag 3 führt uns von Olbia nochmals nach Propriano für einen unkomplizierten Tankstopp, wo wir beim lustigen Platzwart auch eine Landegebühr bezahlen dürfen. „Gestern war mein freier Tag“, erklärt er augenzwinkernd.

Von Sardinien nach Korsika

Wir geben unseren Flugplan auf und starten auf der 27 in Richtung Meer, das male- rische Postkartenpanorama noch einmal



Der Flugschreiber

Die Tür schwingt auf, und sofort steigen einem der würzige Duft des Südens in die Nase und Zikadengesang ins Ohr.

Logbook



Name: Martina Stadler
Geboren: 25.05.1966
Geburtsort: Bayreuth
Wohnort: Fajauna, Graubünden, Schweiz
Familie: Verheiratet, 2 Pflegesöhne mit Familien
Beruf: Betriebsökonomin, Fluglehrerin
Lieblingsinsel: Korsika
Lieblingsstaat: Schweiz
Hobbies: Fliegen, Skilanglauf, Wandern, Mountainbiken, Kochen, Lesen
Ziele für die Zukunft: Gesund und fit bleiben, die Freude am Fliegen mit Enthusiasten teilen
An Vorarlberg schätze ich: Die Holzbaukunst, die Verbindung von Tradition und Moderne, die landschaftliche Vielfalt
Lebensmotto: „When nothing goes right, go left“.

vor Augen. Quer über die mit immergrüner Macchia bedeckten Berge erreichen wir den Osten der Insel bei Solenzara, folgen dem Küstenverlauf Richtung Bastia und lassen die schöne Insel Korsika schließlich hinter uns, mit Kurs auf Savona über das offene Meer. Torino Aeritalia heißt unser nächstes Ziel, GA-freundlich und stadtnah gelegen.

Wir füllen unsere Tanks noch einmal, die der Cessna und unsere eigenen, und fliegen die letzte Etappe via Locarno und den San Bernardino nach Hohenems, vorbei an dicken Wolkenschiffen und heimatlichen Bergen.

Hinter uns liegen drei Tage, 1214 NM und 11:22 Stunden am Himmel mit toller Fliegerkameradschaft und unglaublich schönen Eindrücken!

Martina Stadler

Aviation English-Lesson



Quiz: Aviation English Vocabulary

Weather conditions

1. What does the term „wind shear“ mean?

- A change of wind speed or direction
- A part of the propeller
- The weather forecast of the Aviation Weather Center

2. What is a fair weather cloud called in aviation language?

- Fidibus
- Omnibus
- Cumulus

3. Which two conditions are required for dew or frost to form?

- Cloudy night and snow
- Clear night and temperature-dew point spread is 3° C or less
- Windy night and degrees below zero

4. Why would you see higher temperature variations in dry and inland environments as compared to coastal environments?

- Water doesn't reflect the warmth of the sun as much as land
- In coastal areas people use a lot of sunshades and therefore the sun isn't reflected as much as in inland environments
- Water is much more resistant to temperature change and warms up or cools down areas around it faster or slower

5. A HIGH in aviation language means

- feeling fantastic when doing your first solo flight
- the state you are in after having smoked a specific kind of grass
- being surrounded on all sides by low pressure

6. How does high density altitude affect aircraft performance?

- Enhances flight performance because less air has to be displaced and therefore less friction occurs
- reduces flight performance because there is less air and less propeller grip, less thrust and lift
- reduces flight performance as the pilot becomes fatigued at altitude due to reduced oxygen

7. On a rainy day compared to a sunny day the length of runway required is

- more
- less
- same

8. As the temperature of the air increases, the amount of water vapor required to saturate it

- decreases
- increases
- remains same

9. Fog is reported when visibility is reduced to

- less than 1000 m
- at 1000 m
- 1000 to 2000 m

10. The radiation fog forms due to

- heating of the earth during the day
- cooling of the earth at night
- advection of cold air

Would you like to improve and work on your Aviation English?
Contact us now and we will arrange an individual course tailored to your needs.
smile-akademie.com

Logbook



Ansprechpartner für

Aviation English: Elisabeth Geier

Lizenzen: Dipl. Mentaltrainerin, Lizenz zum Lehren

Flugtypen: wild bird

Hobbys: Songwriting, Klavier spielen, Reisen, Tanzen

Motto: Use your Smile to change the world, don't let the world change your Smile.



BRUNO SÖHNLE

GLASHÜTTE/SA



PESARO CHRONOGRAPH BIG

Mit den 43 mm großen Chronographen schafft Bruno Söhnle den Spagat zwischen sportlich und elegant.



SCHMUCK • UHREN • FACHGESCHÄFT

Schmiedgasse 6 | A-6800 Feldkirch | Tel. 05522/72114 | info@juwelier-ritter.at | www.juwelier-ritter.at

Beker

— Juwelier Edelmetallhandel —

Wenn es um edle Metalle geht, sind Sie bei uns goldrichtig!

Nicht nur, dass wir dafür bekannt sind, eine professionelle Fachberatung durch ein kompetentes Team in angenehmer und diskreter Atmosphäre anzubieten, Sie kommen außerdem in den Genuss eines äußerst fairen Leistungsverhältnisses.

Unsere Expertise umfasst den An- und Verkauf von hochwertigen Luxusuhren sowie Gold und Silber (z.B. Zahngold, Altgold, Münzen, Barren etc.).

Schauen Sie doch einfach bei uns vorbei!
Wir freuen uns darauf, mit Ihnen persönlich ins Gespräch zu kommen.

Herzlichst,
Ihr Experten-Team, wenn es darum geht,
Sie *goldrichtig* und diskret zu beraten.



Beker - Edelmetallhandel

Moosmahlstrasse 28 • A-6850 Dornbirn •
Whatsapp +43 699 17 22 17 99 • Telefon +43 5572 386454
office@juwelier-beker.com • www.juwelier-beker.com

Öffnungszeiten:

Mo-Fr 8:00–12:30 und 13:30–18:00 Uhr • Sa 9:00–14:00 Uhr