

Pilot's Report
Fliegen in den USA – Florida Jänner 2005
Erfahrungsbericht von zwei österreichischen PPL Piloten

1.	Einleitung	1
2.	Vorbereitung	1
3.	Flight Review und Check Out	2
4.	Unicom und umbesetzte Flugplätze	2
5.	Emergency Procedures	3
6.	Sushi and Honey.....	3
7.	FBOs.....	4
8.	Militär Funk	4
9.	Have you closed your flight plan?	4
10.	Flight Following und Class B.....	5
11.	IFR und VFR am Platz	5
12.	Cedar Key	6
13.	Night VFR	6
14.	IFR und IMC	6
15.	Bahams S-VFR.....	7
16.	Zum Abschluß.....	7

1. Einleitung

Die Unterschiede zwischen Fliegen in Österreich und USA, sowie die interessantesten Erlebnisse sind hier zusammengefasst. Der USA Trip von Wolfgang und mir im Jänner 2005 in Zahlen: 45 Std. Flugzeit, 97 Landungen auf 20 verschiedenen Flugplätzen, quer durch 4 US Bundesstaaten (Florida, Louisiana, Alabama, Mississippi) sowie zwei Bahamas (Bimini u. Nassau) 1 Stunde Nachstraining mit 10 Landungen und 2 Stunden Instrumentenflugtraining.

2. Vorbereitung

Wochen der intensiven Planung und Vorbereitung gingen unserem USA Abenteuer voraus. Dinge wie "Validierung des österreichischen Pilotenscheins durch die FAA", Auswahl des Flugzeugcharters und Reservierungen waren zu erledigen. Neben den organisatorischen und bürokratischen Hürden verwendeten wir viel Zeit für das Studium einschlägiger Bücher und Internetberichte. "Fliegen in den USA" von Dr. Klaus-Jürgen Schwahn ist in dem Zusammenhang Pflichtlektüre für ausländische Piloten.

Die Unterschiede in den Luftraumstrukturen, die andere Darstellung auf den VFR-Karten, (den Sectional Charts) das Verhalten auf "unbemannten" Plätzen uvm. boten genug Stoff für die Tage zwischen Weihnachten und Neujahr. Von verschiedenen Seiten hörte ich, dass der amerikanische Flugfunk die größten Schwierigkeiten für ausländische Piloten darstelle. Die letzten Tage lief bei mir am PC statt CD oder Radio nur noch <http://www.liveatc.net/> über welches man eine Vielzahl von Tower, Radar und Ground Stationen empfangen kann.

Vollgestrebt wie zu einer Prüfung ging es Anfang Jänner 2005 dann ab nach Miami. Der erste Weg führte gleich einmal zur FAA Außenstelle in Miami, dem FSDO (Flight Service

District Office) um den Pilotenschein ausgestellt zu bekommen. Man erhält vorerst ein "Temporary Airman Certificate", welches ein Zettel ist, aus dem hervorgeht, dass die FAA den österreichischen PPL anerkennt. Der ganze Vorgang dauerte nur 20 Minuten und ist kostenlos. Entgegen anders lautender Berichte wurde ich nicht in Englisch geprüft noch musste ich sonst irgendeinen Test bestehen. Vielleicht war das "Plaudergespräch" zwischen der FAA Angestellten mit starkem spanischem Akzent und mir schon Prüfung genug ;-)

3. Flight Review und Check Out

Next Stopp KTMB, Kendall-Tamiami Executive Airport wo Robert Dean seine Flugschule und den Charter hat. Ein warm welcome, Hilfsbereitschaft und Unterstützung in allen Bereichen überraschten mich total. Ich war davon ausgegangen, dass wie bei einem Autovermieter schnell schnell die Formalitäten erledigt werden sollen und dann auf Wiedersehen. Nicht so Robert Dean und sein Team! <http://www.flymiami.com/>

Flight Review und Check-out sind zu absolvieren, bevor man alleine losfliegen kann. Dem Flight Review müssen sich auch US Piloten alle zwei Jahre stellen und ist ein kleiner Prüfungsflug mit Theoriewiederholung (Lufträume, Flugvorbereitung, W&B, etc.) . Der Check-out wird von der Versicherung verlangt und beinhaltet etwas Theorie („Ground-School“) und ein Check-Flug mit Fluglehrer. Unser Flight Review war gleichzeitig Check-Out. Die gute Vorbereitung hat sich ausgezahlt, denn das verkürzte unsere Zeiten am Boden erheblich. Das Flight Review ist Sache des Fluglehrers, dieser unterschreibt auch den Vermerk im Flugbuch. Minimum ist 1 Stunde Ground und 1 h Fliegen.

Der erste Kontakt mit dem Flugfunk war wie erwartet etwas mühsam. Ich verstand die Hälfte von dem was mein Instructor sagte und ein Viertel von dem was zurückkam. Andere Piloten waren kaum bis gar nicht zu verstehen. Tamiami hat 3 Pisten parallel 9L und 9R dazwischen zum Heimischfühlen eine 13/31 wie in Vöslau ;-) Viele Dinge bewahrheiteten sich schon in den ersten Minuten. Der Blick hinaus zur Luftraumbeobachtung hat oberste Priorität. Vergleichbar dem Autofahren, wo man ja auch nur gelegentlich die Geschwindigkeit prüft. Aber mein Heading? Ich soll doch jetzt nach Westen ins Trainingsgebiet fliegen. Wenn man weiß wie, nichts leichter als das. Richard, mein Instructor, zeigte mir gleich wie man sich die Geometrie der US-Städte zu Nutzen machen kann. Ganz Miami besteht nur aus Straßen in Nord-Süd bzw. Ost-West Ausrichtung. Wie ein überdimensionales Schachbrett nimmt man sich einen markanten Punkt am Ende einer Straße heraus und fliegt drauf los und merkt sofort eine Abdrift vom Kurs, wenn die "Straßen sich plötzlich verschieben".

4. Unicom und umbesetzte Flugplätze

Touch and Go im benachbarten Homestead (KX51) stand als nächstes auf dem Programm, sowie der Funk auf Uni- bzw. Multicom Frequenzen, also einem Platz der unkontrolliert und unbemannt ist.

Man meldet in diesem Fall zunächst ca. 10-15 NM vor dem Platz am Funk und fragt nach dem „Airport Advisory“. Wenn jemand am Platz ist, bekommt man Piste und Wind oder Infos wie Fallschirmspringer am Platz. Meistens jedoch bleibt es still. Dann geht es mit Blindmeldungen weiter, wobei man immer den Namen des Flugplatzes vor und nach der Blindmeldung sagt z.B. „Homestead traffic, Cessna N172GN, downwind rwy 23, full stop, Homestead traffic“.

Zunächst überfliegt man den Platz in 1500 ft AGL und hält nach dem Windsack Ausschau. Danach sinkt man außerhalb der Platzrunde auf 1000 ft AGL (die typische Platzrundenhöhe

in den USA) und geht mit 45 Grad Winkel in den Gegenanflug, natürlich wieder mit der Meldung „... joining Mid-Downwind Rwy ...“

Jetzt gibt man für alle Richtungen Blindmeldungen ab, für Downwind, Base, und Final und ob es ein Touch and Go oder ein Full-Stop wird. Direktanflüge auf unkontrollierten Plätzen sind nicht erlaubt. Das System funktioniert gut. Unangenehm ist, dass sich oft verschiedene Plätze die gleiche Frequenz teilen müssen und man beim Anflug auf Homestead auch Plätze wie Marathon hört und dies erst unterscheiden muss. Aus diesem Grund wird eben der Name des Platzes am Anfang und Schluß dazugesagt. Nicht ungewöhnlich wenn sich eine Vielzahl von Fliegern in einer Platzrunde tummeln oder sich ein größerer Brummer in der Platzrunde dazugesellt. Da schaut man nicht schlecht wenn man hört, dass eine Citation ein Touch and Go ankündigt! Selbst ein Militärjet der am ILS Approach daherkommt während Schüler auf derselben Piste Platzrunden fliegen, kommt vor (erlebt in St. Augustine und wir mußten deswegen abdrehen, aber dazu später)

5. Emergency Procedures

Beim Flight Review wird auch besonderen Wert auf die Emergency Procedures gelegt. Alleine 3 Landungen waren mit Engine-out, wobei nicht nur einfach auf Signalthöhe steigen und runtersegeln gefragt ist, sondern der Instructor auch wirklich unmittelbar nach dem Abheben in 50 ft AGL das Gas rausnimmt, dann gibt's nur eines: "Nose down!" und zum Glück ist da noch ein weiterer Kilometer an Piste zum Landen ;-) Erbittet der Instructor vom Tower "the option" ist besondere Vorsicht geboten, denn erlaubt der Verkehr dies und genehmigt der Controller ihm den Request hat man die "freie Wahl" alles zu machen und weiß nicht, welche nette Gemeinheit sich der Fluglehrer als nächstes einfallen lässt. T&G, Full Stop, Zurücklanden in Gegenrichtung oder sogar auf die Parallelpiste runtergehen. Das ist ein Spaß und lehrreich zugleich. Nach 1 Std 36 Flugzeit und 7 Landungen war es geschafft und ich bekam meine Eintragung ins Flugbuch.

Wie wir später erfuhren, ist es keine Selbstverständlichkeit den Check Out so schnell hinter sich zu bringen. Andere Piloten hatten Probleme mit dem amerikanischen Funk und der neuen Selbstverantwortung bei Plätzen ohne Flugplatzbetriebsleitung und flogen zwei Wochen später und nach 30 Flugstunden noch immer mit Instructor herum!

6. Sushi and Honey

Robert Dean, der Chef der Flugschule, bot am nächsten Tag an uns einiges zu zeigen was wir beim Check-Out noch nicht gesehen hatten. Zusätzliche Sicherheit konnte nicht schaden und vor allem standen einige sehr spannende Dinge am Programm: Flug über die Everglades zu einen anderen Platz mit mehreren Pisten (Naples), Anflug und Landung auf dem International Airport Fort Lauderdale und als Krönung entlang der Miami Beaches durch den Class-B-Airspace des Miami Intl. Airport.

Auf dem Flug nach Naples lehrte Robert Dean uns seine Art zu fliegen. Sauber, präzise und sehr entspannt. Das Horn ganz locker nur mit zwei Fingern der linken Hand nehmen und Kurven sanft mit den Pedalen des Seitenruders zu fliegen. Er nennt dies: "Fingers like holding Sushi and feet like honey." Diese treffende Beschreibung sollte uns von diesem Moment an auf allen Flügen erinnern, ganz entspannt zu fliegen. Level 2 war dann, die Hand komplett vom Horn zu nehmen und lediglich mit den Pedalen, Gas und Trimmung zu fliegen. Sehr interessant! Am meisten fasziniert hat mich der Start. Gerade mal zum Abheben kurz am Horn ziehen und dann weg mit den Fingern. Mit etwas rechtem Seitenruder wird das Runway Heading gehalten um die Linksdrall Tendenz des Motors auszugleichen und den

ersten left turn in die Platzrunde leitet man ein, indem man einfach den Druck auf das rechte Seitenruder verringert. Schon macht der Vogel eine Linkskurve...

7. FBOs

Alles Neu! Aprons so groß wie der Parkplatz bei der Shopping City. Citation-, Lear-, Gulfstream und sonstige Jets jeweils im Dutzend und unzählige 2-Mots und Single Engine Flieger auf jedem Flugplatz. Keine Landegebühren oder Approach Fees dafür FBOs die sich hilfsbereit und freundlich um alles kümmern. Diese Fix Based Operators sind am besten als "first class all-inklusive Tankstellen" zu umschreiben. Auf jedem größeren Flugplatz, also größer sind sie eh alle ;-)) gibt es zumindest ein FBO und dort wartet nach der Landung auch schon ein freundlicher Lineman (der Einwinker) welcher einem die Parkposition zuweist. Ein weniger freundlicher Ausdruck für den Mann der zwischen den Flugzeugen am Vorfeld herumläuft haben wir ebenfalls kennen gelernt: "Ramp Rat" ;-)) Die FBO Gebäude sind ähnlich wie Hotel Lobbies eingerichtet, haben eine Rezeption, gemütliche Sofas, Snackautomaten, Pilot's Briefing Room und ganz wichtig WCs. Die Dame am Empfang nimmt das Kennzeichen auf und fragt nach den Wünschen. "Top-off" (voll tanken), „tie down“ (Flieger über Nacht anbinden) und ein günstiges Hotel für die Nacht", war der Standardsatz und alles wurde stets problemlos organisiert. Lässt man ein paar Gallonen Sprit in den Flieger füllen entfällt die "Anbinde-Übernachtungsgebühr" für den Flieger.

8. Militär Funk

Mehrmals kreuzten wir auf unseren Flügen Militärgebiet (Naval Air Station oder Airforce Bases) und waren überrascht wie freundlich und hilfsbereit wir bedient wurden. Auch bemühten sich die Militärfunker stets eine für uns verständliche Aussprache zu wählen. Alle unsere Durchflug Requests wurden genehmigt und freundlich im Kurs korrigiert oder vorgewarnt: "The Zone is now HOT. I'll have some fast climbers in a few minutes - maintain 1500 ft 3NM south of the shoreline." Die fast climbers bekamen wir dann auch tatsächlich zu sehen. Von den Parallelpisten der Tyndall AFB (Air Force Base) starteten gleichzeitig 2 Verbände mit F16 und F14 und waren nach 30sek. außer Sichtweite. Danach wurden wir mit Heading Vektors über den Platz geführt und bekamen die Landemanöver einer anderen Staffel zu sehen.

9. Have you closed your flight plan?

Eine Sache die mehr Nerven gekostet hat, als die Flüge durch Militärgebiet war für uns das Kapitel Flight Plan. Das Prozedere dafür unterscheidet sich grundlegend von dem in Österreich. Den FLP gibt man per Telefon unter 1-800-WXBRIEF auf. Für die "Aktivierung" in der Luft per Funk ist man selbst verantwortlich, sonst verfällt dieser einfach. Kritischer ist, dass man auch für das Schließen des Flugplans am Boden per Telefon verantwortlich ist. Egal ob dies ein kleiner Platz oder Intl. Airport ist. Auf Toiletten, am Ausgang des Flugplatzes und an der Rezeption des FBOs stehen deshalb große Schilder mit der Erinnerung "Have you closed your flight plan?"

Dennoch ist es uns nicht nur einmal passiert, dass wir gemütlich bei der self service Tankstelle standen und bereits die Frequenzen für die kommende Strecke heraussuchten und ganz auf den noch offenen FLP vergaßen. Ein Anruf bei der Flight Service Station kann dann unangenehm werden. "You are overdue, they already start searching for you!" Wobei "Suche" in erster Linie eine Reihe von Anrufen bei Flugplätzen der Region bedeutet. Trotzdem ärgert einem das unheimlich, wenn man wieder kleinlaut anrufen muss. Meldet

man sich "in time" und schließt seinen Flight Plan unmittelbar nach der Landung, bekommt man dafür oft ein "Thank you for calling and have a nice evening." zu hören.

10. Flight Following und Class B

Um wirklich große Airports mit viel Verkehr liegt der restriktivste Airspace, Class B. Der Durchflug von solchen Lufträumen bzw. alleine schon die Annäherung ist am Funk eine schöne Herausforderung. Die erste Hürde ist überhaupt eine Zehntelsekunde Funkstille zu erwischen um seinen Erstanruf zu platzieren und meist sind mehrere Versuche notwendig um Antwort zu bekommen. Wird man dann vom Controller gerufen, sagt man schnell sein Sprüchlerl auf und hat damit schon einen Fehler gemacht. Lässt man sich nämlich von der allgemeinen Sprechgeschwindigkeit anstecken und feuert wie aus der Pistole geschossen das auswendig gelernte ab, wird man auch genau so schnell die Anweisungen zurückbekommen. Ein Trick, selber betont langsam sprechen am Funk und der Controller wird darauf reagieren und ebenfalls sein Tempo drosseln und man ist in Summe trotzdem schneller als wenn man ein "say again and please speak slowly I'm a foreign pilot" absetzen muss.

Bei Flight Following ist man mit Transponder Code am Radar Schirm eines Kontrollers und bekommt Infos über Traffic oder einzuhaltende Höhen und Headings. Luftraum Beobachtung bleibt aber immer höchste Priorität, denn auch unter Flight Following hatten wir für österreichische Verhältnisse ohne Vorwarnung ganz schön nahen Traffic mit der Notwendigkeit Ausweichmanöver zu fliegen. Ist wirklich viel los, gibt es "no traffic information available from now on" zu hören. Auch "Cessna N172GN, stand bye" ohne jemals mehr gerufen zu werden, sondern zu einem späteren Zeitpunkt "Cessna 2GN, contact now Miami Approach on 125.5" kann es geben.

11. IFR und VFR am Platz

Ein sehr lehrreiches Erlebnis in punkto "der Pilot hat die letzte Entscheidung" gab es bei St. Augustine. Wir waren im Anflug auf den Platz und hatten bereits die 8000 ft lange Piste 31 bekommen und sollten 2 NM Base melden. Von unserem Anflugswinkel her jointen wir zuvor den downwind und flogen bis der Platz bereits deutlich hinter uns lag. Zwischenzeitlich hörten wir, dass ein Flieger dem Tower meldete, dass er nun am ILS für 31 wäre und bekam vom Tower ein "Cleared for Touch and Go". Ich meldete base für 31 und hielt angestrengt Ausschau nach dem IFR-Flieger. "Follow the B3 on final you are number 2, cleared to land rwy 31." Wir waren zwischenzeitlich an dem Punkt wo ein Eindrehen auf den Final zu erfolgen hat. "Ähm, I have the traffic not in sight." – "Continue approach on present heading!" Zu dem Zeitpunkt drehten wir bereits nach links auf Final. Also schnell wieder eine Rechtskurve und am Heading von Base weg vom IFR Anflug. Mit drei 90° Rechtskurven kamen wir dann wieder auf den Final hinter die B3 und dann sah ich den "Kleinen". Es handelte sich um eine Militärmaschine in der Größe einer Hercules mit 4x Turboprop.

Einiges war nicht optimal gelaufen und ich suchte nach der Landung das klärende Gespräch mit dem Tower und ich merkte bei meinem Anruf, die hatten ein schlechtes Gewissen, denn ich wurde gefragt ob ich eine Beschwerde einreichen möchte. Nein, nein, ich wollte nur wissen was da schief gelaufen ist. Der IFR Verkehr kam erst sehr spät von Radar zum Tower. Am Tower funktionierte zu dem Zeitpunkt der Schirm nicht und der Controller dachte, dass die große B3 bereits näher als die kleine C172 war und gab mir ein "follow the B3" zu einem Zeitpunkt, wo diese noch hinter uns war. Von unserer Seite nahmen wir es wohl mit dem 2 NM Base nicht so genau und waren schon näher. Der Controller riet mir, in so einem Fall, wenn unklar ist, wer jetzt wo ist. Am besten einen extended Downwind fliegen bzw.

wenn schon im Base, diesen weiterfliegen. "Turning final is properly not the best idea in that situation!"

12. Cedar Key

Nach Flügen durch Militärgelände und anspruchsvollen Anflügen auf große Airports mit hohem Verkehrsaufkommen war Zeit für etwas Abwechslung. Cedar Key ist ein kleiner unkontrollierter Platz eines idyllischen ehemaligen Fischerdorfes, welches für Aussteiger-Pensionisten und Urlauber, die lieber Ruhe als Action genießen, genau der richtige Platz. Die 700 m Piste liegt direkt am Meer und bei den remarks ist folgendes zu lesen: SEA GULLS ON RWY. TWY CLSD TO ACFT, USED AS PUBLIC ROAD. TREES IN TRANSITION SFC ON BOTH SIDES OF RWY. RWY 23 APCH RATIO 22:1 TO DSPLCD THLD. RWY 05 HAS +3 FT BUSH AT RWY END. Wir fliegen auf den Platz zu und machen unsere Bildmeldungen nach bekanntem Schema. Im Downwind plötzlich: "Do you need a taxi?" Das galt wohl uns und wir bestätigen den Wunsch nach einer Transportmöglichkeit. Wir landen und rollen auf der Piste zurück zur Abstellfläche und da kommt auch schon Glynn ein Pensionist aus Kanada, der hier den Winter verbringt und so dies und das in der Freizeit macht. Der Ort ist genau das Richtige, wenn man vom lauten, großen, schrillen Konsumamerika genug hat und sich mal wieder in einem kleinen Restaurant "wo Mutter kocht" ausrasten möchte. Die kurzen Entfernungen zwischen, Hotel, Restaurant und Strand lassen sich bequem zu Fuß erledigen und beim gemütlichen Abendspaziergang kommt man an schlafenden Pelikanen vorbei. Einfach nur schön!

13. Night VFR

Sunset ist schon eine Stunde her und es ist SKC. Robert Dean nimmt sich die Zeit für ein Nachtsichtflug Training mit uns. Mein erster Eindruck: man sieht den Platz vor lauter Lichter nicht mehr. Es dauert etwas bis ich aus dem Wirrwarr blauer, weißer, grüner und roter Lichter ein System erkenne und meinen Taxiway zur Piste 27L finde. Im Cockpit bleibt es dunkel "You don't need the instruments, do you?" Ich bin überrascht aber Mr. Dean hat eine tolle Art Wissen zu vermitteln und ich freue mich schon was jetzt kommen wird. "Look out, see the picture.", ist die klare Anweisung und so geht es los in die Nacht. Die Lichter von Miami ergeben einen klaren Horizont, doch Höhe abschätzen gelingt in der ersten Phase nicht. Anflug auf das erste Touch and Go. "Nose down, nose down!", denn unterbewusst will ich nicht so tief ins schwarze Nichts fliegen und auch über der Piste läuft man Gefahr zu früh abzufangen. "Red lights look at the red lights at the end of the runway." Und schon sind wir unten. Klappen einfahren, Vergaservorwärmung rein und Vollgas. Gar nicht so leicht die Hebel im Dunkeln zu finden. Wir machen weiter mit den T&G und langsam bekomme ich ein besseres Gefühl für Höhe, Entfernung und Geschwindigkeit. Nach 10 Landungen ist Wolfgang an der Reihe und es geht zuerst zu einem Nachtrundflug entlang der Skyline von Miami Beach. Eine unwirklich, fast utopisch wirkende Szenerie, die da an uns vorbei schwebt.

14. IFR und IMC

OVC in 500 ft ab 1500 ft blauer Himmel und kaum Wind. Ideale Bedingungen für IFR Training in IMC. In Wolken erhöht sich mein Pulsschlag merklich und es dauert ein paar Augenblicke, bis ich mich auch ohne Sicht wohl fühle. Schräglage, Speed, Höhe, Heading es ist ja in Wirklichkeit nichts anders. Die sanfte Art ("sushi and honey") zu fliegen macht sich hier doppelt bezahlt. Nur kleine Korrekturen, das Flugzeug fliegen lassen und nach Veränderungen am Powersetting erst einmal abwarten bis sich der Flieger wieder selbst

stabilisiert hat. Wir fliegen mehrere ILS Approaches auf die 9R von Tamiami. Es ist wenig los und so bekommen wir auch das okay für ein "full procedure" inkl. back course und procedure turn. Eine ganz tolle Art zu fliegen und ich bekomme Lust auf mehr! Ein paar Tage später gibt es keine Wolken mehr in die man hinein stechen kann, aber auch hier gibt es eine Variante. Nicht nur das "IFR-Kapperl" welches den Blick auf die Instrumente beschränkt, sondern einfach die silberne Sonnenschutzabdeckung ins Fenster gesteckt und der Pilot sieht nichts mehr. Vom CoPiloten Sitz hingegen kann man auf die Piste vor einem blicken. Wolfgang und ich requesten zu diesem Zweck "practice IFR approaches" – "maintain VFR, cleared ILS ...". Der zweite hält die Augen nach außen offen und kann ggf. die Aktion abrechnen bzw. am Minimum den Vorhang lüften und die letzten Meter VFR zur Landung ansetzen. Tolle Erfahrung und USA bietet hier einfach tolle Möglichkeiten.

15. Bahams S-VFR

Von Tamiami geht es in östlicher Richtung zur ersten Bahamasinsel und bereits 50 Minuten später landen wir auf dem holprigen Streifen der Insel Bimini. Die beiden Beamten für Einreiseformalitäten sind gut drauf und scherzen miteinander und man merkt gleich, dass man in einem anderen Land ist. Doch wir wollen gar nicht in Bimini bleiben sonder weiter nach Nassau fliegen. Wie schon bei früheren Zwischenstopps, dauert in Summe doch wieder alles länger als geplant, denn das Gepäck und der Flieger werden durchsucht und es vergeht eine Dreiviertelstunde bis wir wieder unterwegs sind. Die Flugzeit nach Nassau beträgt eine Stunde und die Sonne nähert sich hinter uns schon dem Horizont. Auf halber Strecke fragt uns Radar ob wir "IFR-rated" sind. Die Frage kann nichts Gutes bedeuten, denn nur aus Interesse werden solche Dinge nicht gefragt. "The official sunset was 2 minutes ago and VFR after sunset is forbidden on the Bahamas." Hinter uns der Sonnenuntergang vor uns noch eine halbe Stunde Flugzeit. Wir waren von ECET ausgegangen und wussten nicht dass Sunset auf den Bahamas das Maß aller Dinge ist. "You are cleared special-VFR, maintain 1500 ft or below." Die Kombination gefiel mir weniger: Es wird dunkel, über dem Meer in nur 1500 ft und eine Dunstschicht über dem Wasser. Die Night-VFR Stunden und das IFR-Training machten sich jetzt bezahlt. Künstlichen Horizont im Auge behalten, denn draußen ist bald keiner mehr zu sehen. Instrumenten- und Cockpitbeleuchtung einschalten, Taschenlampe bereithalten. Die Schwimmwesten in Griffnähe und einfach weiterfliegen. Immer wieder der Blick aufs GPS und der verbleibenden Zeit und Strecke. Dann am Horizont eine Lichterkette, Nassau in Sicht. Zur Sicherheit baten wir mit Radar vectors zur Piste geleitet zu werden und wir landeten sicher in Nassau um 18 Uhr 19, eine halbe Stunde nach Sunset, in diesen Breiten kurz vor ECET.

16. Zum Abschluß

Die Zeit war alles andere als eine Erholung, brachte uns aber unglaublich viel an Erfahrung. Täglich mehrere Stunden im Flieger, die Konzentration am Funk, tägliches Ein- und Aus-Checken in einem anderen Hotel, das belastet den Organismus spürbar. Wenn dann auch noch das Essen nicht passt, kommt man schnell an die Grenzen ;-)) Nur als gut eingespieltes Team ist man in der Lage, unerwartete Probleme rasch und gut zu lösen.

Wolfgang und ich kannten uns schon von gemeinsamen Ausflügen in Österreich und das "Crew Management im Cockpit" klappte gut. Neben einer guten Vorbereitung und dem fliegerischen Können gehört auch eine ordentliche Portion Glück dazu um eine solche Reise gut zu überstehen. Auch wenn unsere Geduld und Gelassenheit mehrfach auf die Probe gestellt wurden, so hat uns das Glück nie verlassen!