



Die Schweizer Motorflugzeugflotte auf dem Flugplatz Fertőszentmiklós in Budapest.

Motorflugverband der Schweiz

# Fluglehrerweiterbildung

Der Motorflugverband führt jährlich zwei einwöchige Weiterbildungen für Motorfluglehrer durch. Vom 13. bis 17. Juni machten sich zehn Teilnehmer und fünf Instrukturen auf den anspruchsvollen Weg, die fliegerischen Möglichkeiten eines verregneten Junis auszuloten.

Am Montagmorgen trafen sich Teilnehmer und Instrukturen in einem Theorieraum auf dem Flugplatz Birrfeld. Kursleiter Andreas Fischer erklärte nach der Begrüssung den geplanten Ablauf. Für den ersten Tag waren gemäss Wochenplan Flüge in den Schweizer Bergen geplant, um die Gebirgsflugtaktiken zu trainieren, die das schlechte Wetter aber leider nicht zulies. Eine Wolkenuntergrenze von bestenfalls 2000 ft über Grund und

Dauerniederschläge mit teils gewittrigen Ausmassen erstickten das Vorhaben im Keim, sodass zunächst einige wichtige Ausbildungsziele der fliegerischen Grundschulung theoretisch besprochen wurden. Nach dem Mittagessen ging es darum, eine Alternative zu den Gebirgsflügen zu suchen. Da der süd-deutsche Luftraum gemäss Wetterprognose am ehesten befliegar war, wurde die Planung auf Ziel Baden-Baden und weiter nach Nürnberg umgestellt. Die Flugzeuge – eine Beech 33, eine Cessna 182RG und drei M20 Mooney – wurden im Regen vorbereitet und betankt. Als sich endlich, kurz nach 16.00 Uhr, im Birrfeld eine kleine Lücke zwischen den Wolken zeigte, starteten alle Flugzeugen in kurzen Abständen in Richtung Nordwesten. Bevor es aufklarte und die geplante Route auf niedriger Flughöhe ohne weitere meteorologische Hindernisse abgeflogen werden konnte, musste kurz vor Basel noch eine gewittrige Zone mit Starkregen passiert werden.

Nach der Übernachtung in Nürnberg wurden die anstehenden Flüge geplant. Via Linz und Fertőszentmiklós sollte die Reise

nach Budaors – ein kleiner Rasenplatz nahe der Stadt Budapest – führen. Wie immer in dieser Woche blieb relativ wenig Zeit für die Detailplanung der Flüge. Dank elektronischer Hilfsmittel und grosser Erfahrung der verschiedenen Crews konnten wir das aber jeweils sehr speditiv erledigen. Das Wetter im Donaugebiet, nordöstlich von München, war marginal – es war ja auch erst einige Tage her, seit es in diesem Landstrich massive Überschwemmungen gegeben hatte. Trotzdem fand sich ein gut fliegarer Weg, der teilweise der Donau entlang nach Linz führte, wo die Wolken der Sonne endlich Platz machten. So konnte in Wien bei schönstem Wetter entlang der Donau ein Crossing durch die Kontrollzone des Flughafens Schwechat geflogen werden, an dem die dortigen Lotsen die Birrfelder Staffel bewundernswert nahe durchfliegen liessen. Nach einem kurzen Stopp auf dem ungarischen Flugplatz Fertőszentmiklós führte die Route am Plattensee entlang in Richtung Budapest. Der Grasplatz von Budaors lag auf einer Anhöhe inmitten von überbautem Gebiet und im abendlichen Gegenlicht war die Piste kaum auszumachen.



chen. Nach der Landung rollten die Maschinen durch hohes Gras zur Abstellposition vor ein ehemals pompöses, nun aber heruntergekommenes Flugplatzgebäude.

### Balaton, Rijeka und Maribor

Tag drei begann kühl und regnerisch. Da die Flugzeuge glücklicherweise nicht im Grasboden versunken waren, konnten wir schon bald in Richtung Flugplatz Balaton am westlichen Ende des Plattensees starten. Bei sehr tiefer Bewölkung flogen wir teilweise on top, die Landung war wegen einige Gewitter in der Nähe des Flugplatzes sehr anspruchsvoll. Nach kurzem Tankstopp ging es weiter nach Rijeka an der kroatischen Küste: Endlich Sonne und Wärme – aus dem Schlechtwetter war ein Traumtag geworden, der zur perfekten Weiterreise über dem Meer in Küstennähe nach Split einlud. Es folgte ein Abend aus dem Bilderbuch: wunderschöne Altstadt, Sonne, angenehme Temperaturen und ein köstliches mediterranes Abendessen.

Beim Aufwachen am Donnerstag spürten wir alle schon in den Betten, dass ein ziemlich heftiger Wind an den Fensterläden unserer Bungalows rüttelte. Zwar schien noch immer die Sonne, aber über das Meer kam eine breite Gewitterfront. Eilig wurde aufgebrochen. Für den Flug nach Maribor in

Slowenien waren etwa 45 Knoten Wind aus Süden und starke Turbulenzen zu erwarten. Geniessbar wurde der Flug erst wieder vor der Küste auf Nordkurs, wo der Wind von hinten schob – mit der Beech bedeutete dies über 200 Knoten Groundspeed. Nach dem wieder turbulenten Überflug des Küstengebirges führte der Flug an Zagreb vorbei nach Maribor. Wie in anderen Ländern oft anzutreffen ist Maribor ein hervorragend ausgebauter Flugplatz mit toller Infrastruktur, nur Flugbewegungen gibt es praktisch keine. Wir sorgten auf jeden Fall für den meisten Betrieb an diesem Tag. Von Maribor ging es weiter nach Salzburg. Für den direkten Weg über die Berge war das Wetter ungeeignet, sodass alle Crews die tieferen Alpendurchgänge ganz im Osten von Österreich nutzten. Die Region Salzburg beglückte uns mit hervorragendem Wetter, und wir konnten in den angrenzenden Bergen des Salzkammergutes noch das ausgefallene Gebirgsflugtraining vom Montag nachholen.

Am letzten Tag der Weiterbildung standen noch zwei Flüge an: von Salzburg nach Augsburg und von dort zurück zur Birrfelder Basis. Der eigentlich einfache erste Flug wurde durch das Crossing direkt über dem internationalen Hub in München leicht erschwert: Es brauchte drei grosse Holdings, bevor die

Bewilligung für den Flug quer über den Platz eintraf – sehr beeindruckend, wenn die Airliner in zwei Reihen einer nach dem anderen aus den Wolken kommen und zur Landung einschweben. Nach dem Zwischenstopp in Augsburg versperrten wieder einige Gewitter den direkten Weg in die Schweiz, so dass es in navigatorisch anspruchsvollem Slalomkurs mit terrestrischer Navigation drumherum ging. Nach einer Woche mit teils heftigen Regenfällen in der Schweiz begrüßte uns das Birrfeld nun mit Sonne und blauem Himmel.

### Wertvolle Weiterbildung

Alle Crews konnten im Kursverlauf ihre Flüge problemlos durchführen, kein einziger technischer Defekt hielt sie auf. Trotz schlechter Wetterprognosen für Zentraleuropa gelang es, fünf Tage in zum Teil anspruchsvollen VFR-Konditionen zu fliegen. Grosser Dank gilt dem Kursleiter und den Instruktoren, die die Flüge beaufsichtigten und mit interessanten Übungen den persönlichen Erfahrungsschatz der Teilnehmer erweiterten.

Ein solcher Kurs trägt mehr zur Flugsicherheit bei als hundert neue Gesetze. Ich kann den Kurs vorbehaltlos weiterempfehlen und hoffe, dass noch viele Fluglehrer in den Genuss einer so spannenden und intensiven Weiterbildung kommen. *Roger Trüb*



Hanspeter Stahel und Guido Pellicoli in der kroatischen Stadt Split.