

## Wasserflug-Osterferien 2013 am Lago di Como

Nachdem bei Cornelias letzten Wasserflügen am Como See zwischen Weihnachten und Silvester 2012 auch Sebastian die Lust aufs eigene Seaplane-Rating gepackt hat, wurde bald darauf für die Karwoche 2013 ein weiterer Wasserflug-Urlaub angesetzt.

Das Wetter bei der Ankunft und auch im weiteren Verlauf der Woche war zwar nichts für „Sonntagsflieger“, konnte aber unseren begeisterten Schüler und seinen motivierten Lehrer Carlo nicht von der Einhaltung der Trainings-Agenda abhalten.



Ein Blick auf Brunate, umgeben von Wolkenfetzen:  
Keine ansprechenden Wetterbedingungen, aber für das  
in geringer Höhe durchgeführte Landetraining zum Seaplane-Rating kein Hindernis

Als „Landflieger“ muss man für das Wasserfliegen insofern umdenken, als die Schwimmer des Wasserflugzeugs nicht einfach nur „die Räder für den See“ sind, sondern dass sie das Flugzeug auf Wasser zu einem Boot machen und ihm dadurch eine deutlich andere Charakteristik verleihen - hinsichtlich der Beweglichkeit (z.B. kein Bremsen, keine allzu scharfen Kurven möglich) und bezüglich der Einflüsse der sehr variablen Beschaffenheit der Wasseroberfläche (z.B. störende bis höchst gefährliche Wellen oder spiegelglatte Wasseroberfläche, die die Höheneinschätzung beim Landen unmöglich macht).

Für all diese Anforderungen gibt es aber spezielle Techniken, die man im Rahmen der Ausbildung erlernt (bei vorhandenem Land-PPL ist der vorgeschriebene Mindestumfang des Trainings 7 Blockstunden).



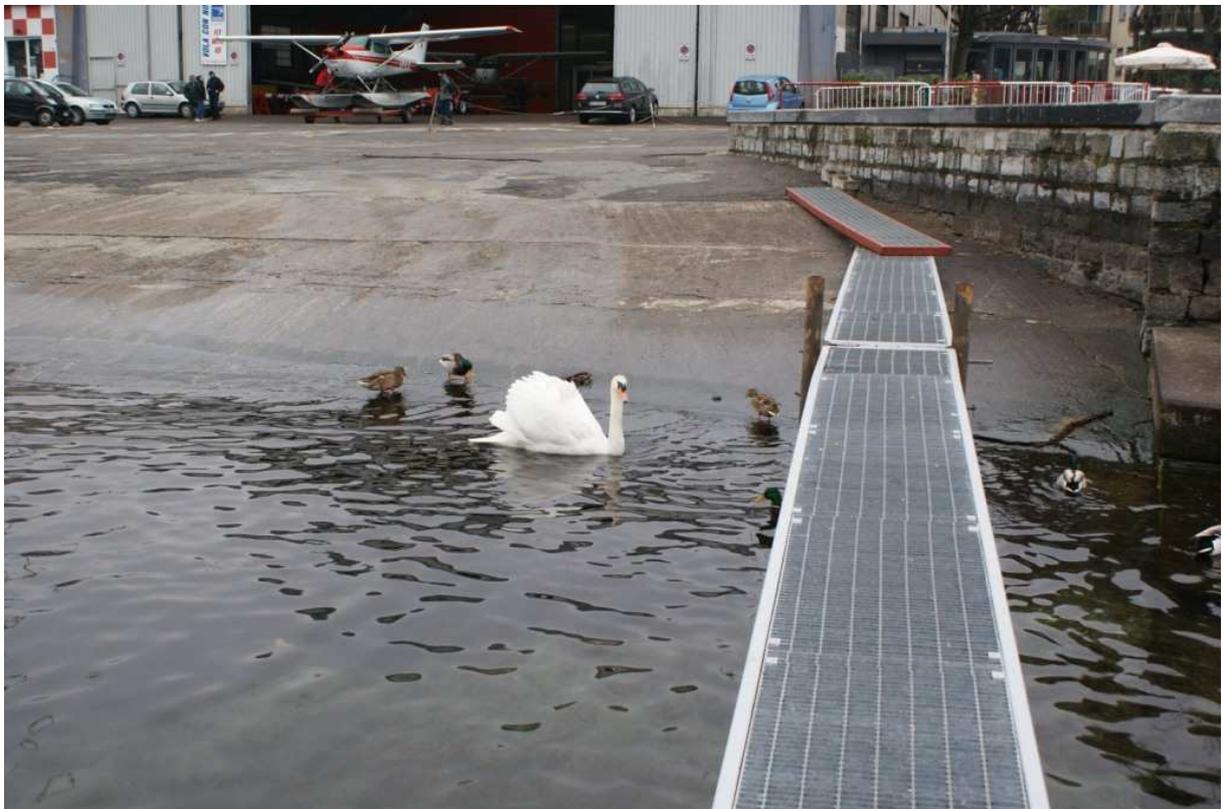
„Aus der Perspektive schaut die 172er ausnehmenseinmal recht gut aus.“  
Die Schwimmer sind nie komplett dicht, daher muss generell bei Wasserflugzeugen vor jedem Flug etwaiges eingedrungenes Wasser ausgepumpt werden.



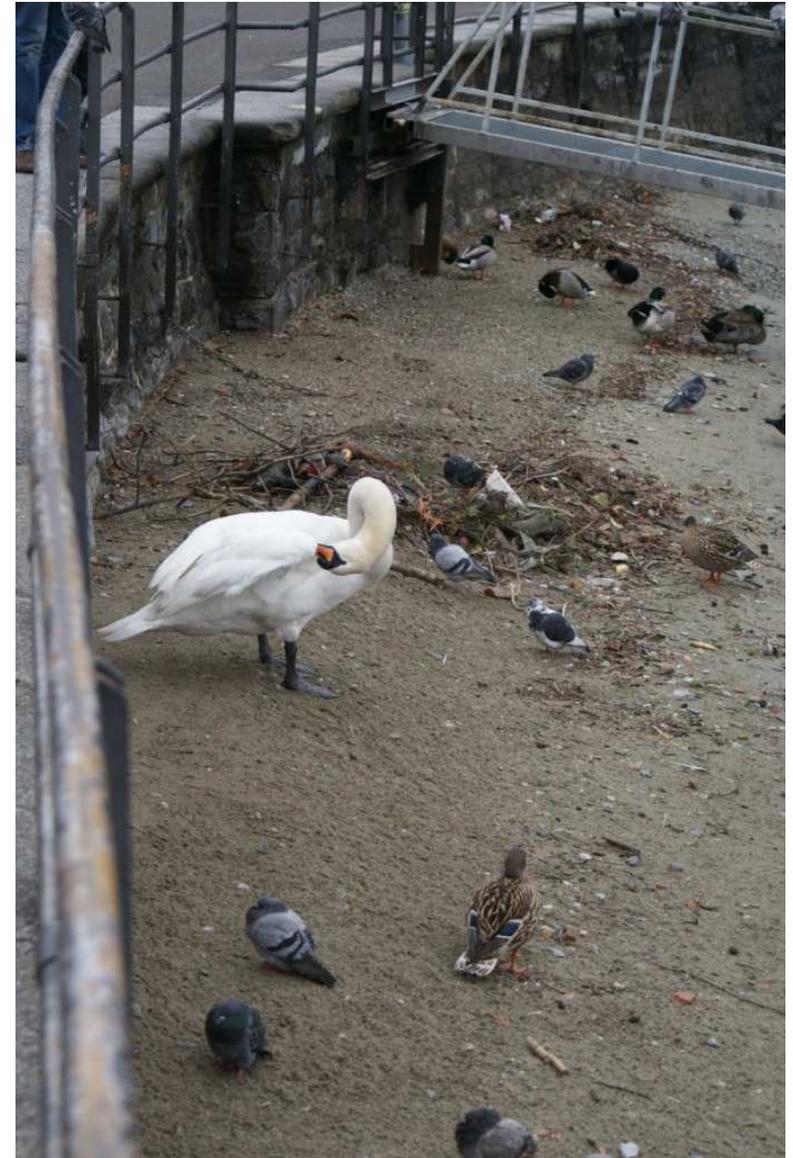
Check des Treibstoffvorrats.  
Bei Bedarf wird mit Kanistern und Filter-Trichter direkt am Dock aufgetankt.



Ein Schwanenpärchen beobachtet den Flugschüler am Dock kritisch aus der Entfernung



Frau Schwan wird zur Sicherheit am Yachthafen zurückgelassen;  
der selbstbewusste Herr Schwan sieht sich die Situation aus der Nähe etwas genauer an



Links: Ablegetechnik für Fortgeschrittene (ohne Fremdhilfe): Lehrer Carlo hält bei stehendem Propeller das am Dock befestigte Seil fest, der Motor wird gestartet, zum Ablegen wird das Seil einfach losgelassen

Rechts: In der Zwischenzeit verrenkt sich Herr Schwan, sichtlich entspannter, zur Körperpflege am Seeufer



Letzte Checks vor dem Start  
(Carlo hält immer noch mit der rechten Hand das Seil fest)



Sebastian gibt am Beginn der Piste 19 Vollgas.  
Neben den Schwimmern erkennbar ist die große, vor und neben dem Flugzeug verdrängte Wassermenge in der sogenannten „Plowing Position“ zu Beginn des Startvorgangs



Bei so kühlen Temperaturen hebt die C172 deutlich rascher ab.  
Starts auf der Piste 19 sind immer kritischer als auf der 01,  
denn das Seeufer und die Gebäude der Stadt bilden stark einschränkende Hindernisse



Nach dem Start auf der 19 muss zunächst nach rechts geschwenkt werden, damit danach eine Linkskurve über dem Wasser, ohne Überflug der Stadt Como, möglich ist



Linkskurve über dem Wasser, Richtung Osten entlang des Seeufers,  
direkt vor der Stadtgrenze



Kurs halten Richtung Brunate (rechts in den Wolken erkennbar).  
Danach wieder links kurven, hinaus auf den langgestreckten See



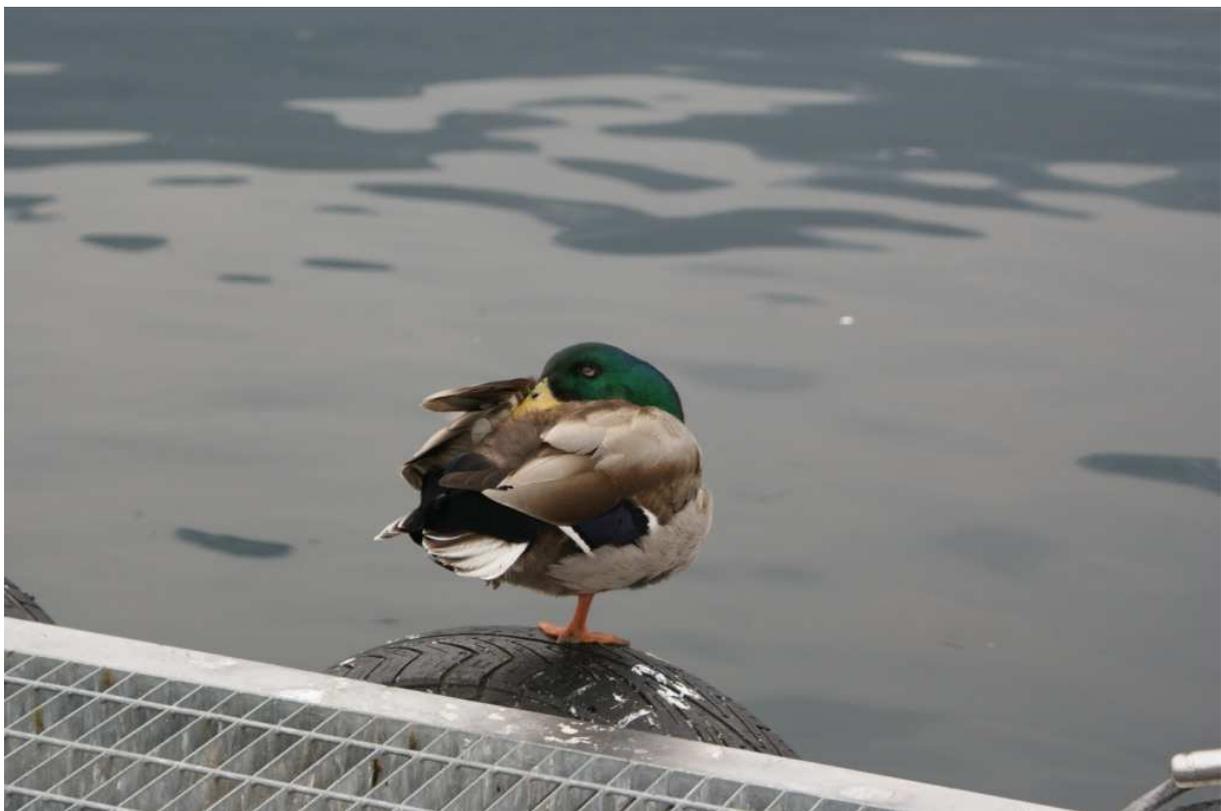
Der große Tag der Abschlussprüfung für das Seaplane-Rating:  
Sebastian erneut bei den Flugvorbereitungen.



Die Begeisterung ist echt:  
er freut sich trotz Prüfungssituation und verbesserungswürdigem Wetter auf den Flug



Direkt neben uns dösen Enten am Dock und behalten dabei, unauffällig blinzeln, unsere Bewegungen im Blick



Eine sehr anspruchsvolle Ruheposition...



Landung nach dem Prüfungsflug



Taxi zum Dock:  
Im nächsten Moment wird der Motor abgestellt,  
und das Flugzeug gleitet mit Restschwung zum Steg



Techniker Filippo hilft beim Anlegen.  
Der Propeller steht, das Flugzeug gleitet noch weiter  
und wird nun zum Anbinden sanft von Hand an den Flächen eingebremst



*„Bestanden! Und Spaß hat es auch gemacht!“  
Prüfer Francesco: „I am very satisfied!“*



*„So, jetzt bin ich auch ein zertifizierter Wasserpilot!“*



Anschließend besteigt Cornelia die Amphibien-PA-18 zum Checkflug nach der 3-monatigen Wasserflugpause (leider nicht so elegant wie beim Einstieg in die anderen Flugzeuge der Vereinsflotte)



Gurte adjustieren, letzte Checks vor dem Anstarten



Mit laufendem Propeller rollen wir vorsichtig zur Rampe und dann in den See.  
Gut erkennbar sind hier die 4 Räder des Einziehfahrwerks,  
dahinter die Traktoren mit den Pritschen, auf denen die reinen Wasserflugzeuge  
(ohne Räder) ins Wasser geschoben und wieder herausgezogen werden



Los geht's, wieder zur Piste 19 – auf dem Weg dorthin läuft der Motor warm



Dem Seeufer entlang Richtung Brunate...  
Erkennbar sind hier die beiden hochgefahrenen Bugräder  
an den vorderen Enden der Schwimmer



Anders als beim Anlegen am Steg gilt beim Rollen auf die Rampe:  
*„Power, Power, Power!“*

Die zuvor am Ufer badenden Enten ergreifen – gerade noch rechtzeitig – die Flucht





Noch ein bisschen Leistung stehen lassen, bis das Flugzeug draußen ist, dann aber wieder reduzieren, denn zwischen Rampe und Hangar fährt auf der öffentlichen Straße der reguläre Straßenverkehr



2 Tage später scheint zwischendurch endlich wieder die Sonne,  
sodass Cornelia und Sebastian sich in der PA-18 einen Genussflug gönnen



Im Vordergrund die Insel Comacina, dahinter die Stadt Lenno

Darunter der Ausblick auf der rechten Seite.  
Die Berggipfel sind noch schneebedeckt,  
aber auf Seeniveau sinken die Temperaturen nur selten unter Null



Auf mittlerer Höhe der Nord-Süd-Ausbreitung des Como Sees kann man nach ein paar Minuten Flug Richtung Westen den Lugano See erreichen.



Ein beliebter Ort zum Training der speziellen „Glassy Water“-Landetechnik. Bald nach der ersten Verengung beginnt schon schweizer Staatsgebiet.



Zurück in Como: Die Platzrunde der Piste 01 führt über die Stadt. Im Gegenanflug befindend kurvt man nach dem Dom rechts in den Queranflug.



Queranflug auf die Piste 01.

Eine solche Platzrunde über Stadtgebiet mit Flugbewegungen, die für die Einwohner optisch und v.a. auch akustisch so deutlich wahrnehmbar sind, wäre bei uns undenkbar.



Endanflug über den Hangar (Blick nach rechts hinten). Im Stadion daneben wird Fußball gespielt, aber zum Glück stören wir kein Champions League Match ☺



Touchdown!



Nach dem Rollen auf die Rampe wird das Flugzeug auf dem Apron direkt neben der öffentlichen Straße abgestellt. Beim Rangieren der Flugzeuge in den Hangar wird der öffentliche Straßenverkehr durch einen Helfer angehalten



Vor dem anschließenden Einweisungsflug auf der Cessna 305 „Bird Dog“ (militärische Bezeichnung: L19) gustiert Sebastian im Cockpit des Zweisitzers



Mit drehendem Propeller wird das Flugzeug auf der Pritsche mit einem Traktor entlang der Rampe ins Wasser gelassen



Das Muster wurde 1945 als militärisches Aufklärungsflugzeug entworfen und wurde noch im Vietnamkrieg zu diesem Zweck eingesetzt. Bis 1997 besaß auch das österreichische Bundesheer zur Piloten-Grundausbildung eine L19-Flotte. Die letzten 8 Stück wurden an private Bieter verkauft.



Die L19 besitzt noch ein rotes Beacon Light.



Mit abgestelltem Propeller gleitet Sebastian zum Dock.  
Zur Stabilisierung des ursprünglichen Spornradfliegers  
ist die Höhenflosse links und rechts mit senkrechten Finnen ausgestattet.



Große Freude nach einem ganz besonderen Fluglebnis an Bord dieser Seltenheit

Eine weitere, wenn auch jüngere Besonderheit in der Flotte des Aeroclubs Como stellt dessen Lake LA-4 EP dar.



Dieses sogenannte Flugboot besitzt keine anstelle eines Fahrwerks installierten Schwimmer, denn der Rumpf dient als Schwimmkörper. Die sich daraus ergebende Perspektive macht ein Wassermanöver in diesem Flugzeug zu einem besonderen Erlebnis.



Mit ausgefahrenem Einziehfahrwerk rollt man auch mit diesem Amphibium mit viel Leistung, aber ohne fremde Hilfe die Rampe Richtung Hangar hinauf



Der Startvorgang ist bereits bei leichtem Wellengang sehr anspruchsvoll, weil das Flugzeug hier stark zum sogenannten „Porpoising“, dem longitudinalen Aufschaukeln, neigt



Klassischer tiefer Endanflug auf die Piste 01 mit der Lake LA-4 EP



Viel geflogen und top gepflegt:  
So sauber sieht es unter der Cowling der C172-Flotte des Aeroclub Como aus