

#01 | März 2022

Der Flugschreiber

DAS MAGAZIN VON PILOTEN FÜR PILOTEN

www.derflugschreiber.at



Flug zur Raumstation MIR

Dr. Franz Viehböck im Interview

Geistige und emotionale Stabilität von Piloten

Christian Winkler

Green Light

Exitfreigabe in 14.000 Fuß

Spitfire 26

Supermarine Mk26

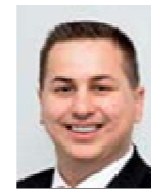


*Die erste Rundum-Lösung für
Flugschüler, Vereins- und
Charterpiloten*

- Kasko-Selbstbehaltsversicherung
- Pilotenunfallversicherung
- Piloten-
Rechtsschutzversicherung

Sie checken vor jedem Flug alle Details, aber machen Sie das auch beim finanziellen Risiko, das durch einen Unfall entstehen kann? Um dieses Risiko zu mindern, haben wir ein Paket entwickelt, das aus einer Kasko-Selbstbehalts-, Piloten-Unfall und Piloten-Rechtsschutzversicherung besteht.

Kontaktieren Sie uns:



Patrick Kremer
Specialist Aviation
T +43 5 04 04-399
M +43 667 888 44 791



Ilse Konheisner-Holub
Competence Center
Manager Aviation
T +43 5 04 04-396
M +43 664 9624 012

GrECo International AG
Marktstraße 16a | 6850 Dornbirn
T +43 5 04 04 200
aviation@greco.services

www.greco.services

Kasko-Selbstbehaltsversicherung

Wenn Sie als Flugschüler, Charterer, Fluglehrer oder Prüfer fliegen, sind Sie für Schäden am Flugzeug über eine Kasko-versicherung des Luftfahrzeughalters abgesichert. Das finanzielle Risiko durch die Selbstbeteiligung tragen Sie häufig jedoch selbst. Mit der Flugzeugkasko-Selbstbehalts-Versicherung decken Sie genau dieses Risiko ab. Wir können Ihnen die Abdeckung eines bestehenden Selbstbehaltes bis zu 5.000 EUR anbieten.

Pilotenunfallversicherung

Diese bietet weltweit finanzielle Absicherung von persönlichen Unfallfolgen, vom Besteigen bis zum Verlassen des Luftfahrzeuges. Dieses Risiko ist in privaten Unfallversicherungen in der Regel nicht inkludiert. Invaliditätsleistung mit einer Grundsumme von 50.000 EUR mit 225% Progression, im Todesfall 5.000 EUR und zusätzlich Bergungskosten oder Kosten für kosmetische Operationen bis jeweils 2.750 EUR sind umfasst.

Piloten- Rechtsschutzversicherung

Versichert sind europaweiter Ordnungswidrigkeiten- und Strafrechtsschutz im Luftfahrtbereich. Zum Beispiel steht Ihnen auch juristischer Beistand nach Einflug in eine Kontrollzone zur Verfügung. Als Versicherungssumme gilt EUR 1 Mio. im Schadenfall

GrECo, matter of trust.

Alle Rechte an dieser Präsentation sind vorbehalten. Das Werk einschließlich seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Die darin enthaltenen Informationen sind vertraulich. Die Präsentation und ihre Inhalte dürfen ohne ausdrückliche Zustimmung der GrECo International AG nicht verwendet, übersetzt, verbreitet, vervielfältigt und in elektronischen Systemen verarbeitet werden. Insbesondere ist eine Weitergabe an Dritte nicht gestattet.



Foto: Josef Forster

*„Wenn du das Fliegen einmal erlebt hast,
wirst du für immer auf Erden wandeln,
mit deinen Augen himmelwärts gerichtet.
Denn dort bist du gewesen und dort
wird es dich immer wieder hinziehen.“*

Zitat von Leonardo Da Vinci



Als Motor- oder Segelpilot, Fallschirmspringer oder Paragleiter bis hin zur Modellfliegerei. Wir sind begeistert von der Fliegerei, dem Leben mit einer dritten Achse, welche unseren Horizont erweitert.

Das Zitat von Leonardo Da Vinci finde ich deswegen recht passend. Ein Mann, der vom Fliegen träumte und sich ausmalte, wie es wäre, es zu tun. Seit knapp über 100 Jahren haben wir die wunderbare Möglichkeit, diesen Traum zu leben.

Allen Flugvereinen und Freunden in unserem schönen Ländle ist dieses Magazin gewidmet.

„Flugschreiber Vorarlberg“

Dem Grundgedanken, durch die Erfahrungen anderer Piloten zu lernen, Fehler zu vermeiden und Sicherheit zu stärken, kommt eine tragende Rolle in diesem Magazin zu. Hierbei freuen wir uns, ins Gespräch mit vielen Mitgliedern zu kommen, um diese Vision zu verwirklichen.

SONNROLL®
Die bessere Allwetterhülle

- Rollläden
- Insektenschutz
- Innenbeschattungen
- Jalousien
- Markisen
- Reparaturen aller Art

SONNROLL-Welzenbacher GmbH.
 office@sonnroll.com | www.sonnroll.com
 Gewerbestr. 1 | 6973 Höchst | Tel. 05578 75653

TOWFLEX.DE
 Aircraft Tugs

SCHLEPPGERÄTE
 FÜR FAST ALLE FLUGZEUGE
 BIS 86 TONNEN MTOW

NEUES DESIGN

TF3 TF2

Ready for Take-Off: Die Meister Pilot von Junghans

Hoch hinaus geht es mit der Meister Pilot des Traditionsherstellers Junghans: Ein unverwechselbares Design und mechanische Genauigkeit machen den Zeitmesser zum perfekten Copiloten am Handgelenk.

Die Meister Pilot greift die prägenden Gestaltungselemente der legendären Junghans-Fliegeruhr aus den 1950er Jahren auf und kombiniert diese mit einer modernen Formensprache. Das einer Cockpitanzeige nachempfundene Zifferblatt lenkt die Aufmerksamkeit des Trägers konsequent auf die große Zeitanzeige. Das doppelseitig gewölbte Saphirglas bietet beste Sicht auf die deutlichen Leuchtzahlen und markanten Zeiger. Auch bei schlechten Lichtverhältnissen und bei Nacht ermöglicht die Uhr eine sichere Orientierung. Die 12 markanten, linsenförmigen Einschnitte auf der beidseitig drehbaren Lunette garantieren eine gute Griffbarkeit und sorgen für den unverwechselbaren Look

des Zeitmessers. Eine Besonderheit zielt den siebenfach verschraubten Gehäuseboden: eine speziell gestaltete Windrose, die die Symbolsprache der klassischen Fliegerei in Form eines künstlichen Horizonts aufnimmt. Für einen sicheren Sitz am Handgelenk sorgt das vernietete Lederband. Das besondere Konstruktionsprinzip der Frontmontage verleiht dem Zeitmesser eine für Fliegeruhren außergewöhnliche Eleganz – und die Leichtigkeit, die man zum Abheben braucht.



Meister Pilot
27/3590.00
2.290,- €*

Meister Pilot – ein Uhrenklassiker für das Handgelenk.

Der Flugschreiber wird in einer Auflage von 1000 Stück vierteljährlich produziert. Allen Vereinen und Piloten in LOIH steht dieses Magazin kostenlos zur Verfügung. Zudem wird es auch für repräsentative Zwecke auf nahen Flugplätzen verwendet.

Da wir gerade bei der Verwendung sind:

Wenn Piloten über Erfahrungen im Flugschreiber erzählen, tauscht euch darüber aus. Kleine Fehler mit großer Wirkung passieren öfters und eher durch ein Wort zu wenig als eines zu viel. Wir alle können voneinander lernen und unsere Passion gemeinsam stärken.

Natürlich freuen wir uns alle, wenn wir neue Mitglieder und Freunde für unsere Leidenschaft gewinnen. Dieses Medium kann ein Weg sein, Bekannte, Freunde, oder auch Kunden (beispielsweise in einem Warteraum aufliegend) von der Fliegerei zu begeistern. (Beim Mitwirken sogar mit den eigenen Geschichten übers Fliegen)

Wenn der Flugschreiber also den Weg außerhalb des Flugplatzes schafft, kann das zu einem attraktiven Mittel werden, unsere Gemeinschaft zu stärken.

Stichwort Gemeinschaft und Fairness:

Der Flugschreiber ist ein Medium, welches nicht vom Flugplatz oder Vereinen finanziert wird. Daher haben alle Vereine und jedes Gewerbe am Flugplatz identische und faire Möglichkeiten, sich im Medium sichtbar zu machen.

Umso mehr freut es uns, wenn Vereine, Mitglieder und Personen wertvolle Beiträge, Geschichten und Erfahrungen für die Gemeinschaft LOIH in diesem Medium veröffentlichen.

Wie kann ich mich im Flugschreiber präsentieren?

Berichterstattung mit wertvollen Beiträgen werden redaktionell gefördert.

Glück ab, gut Land!

Euer Raphael



Persönlichkeit beginnt am Handgelenk.



Meister Pilot
27/3794.00
2.490,- €*

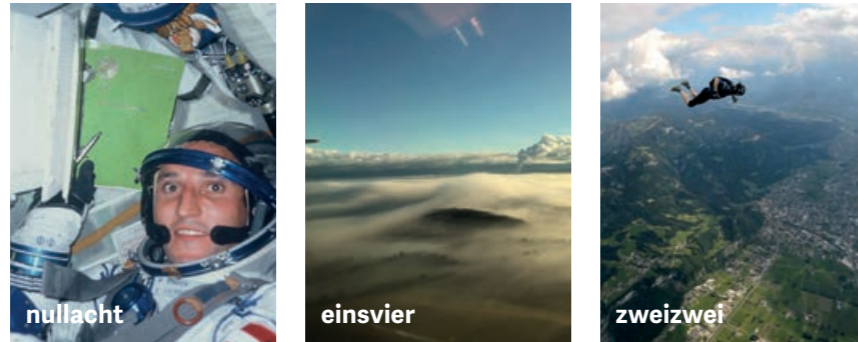


SCHMUCK • UHREN • FACHGESCHÄFT
 Schmiedgasse 6 • A-6800 Feldkirch • Tel. 05522/72114
 E-Mail: info@juwelier-ritter.at • Web: www.juwelier-ritter.at

Wie ein Blick ins Cockpit: Alles an der Meister Pilot zeugt von unserer Leidenschaft für die Luftfahrt. Sie begeistert durch ihre markante Gestaltung und hohe Funktionalität – so, wie man es von einer echten Pilotenuhr erwartet. Junghans Meister Pilot: Automatikwerk, Stoppfunktion, Saphirglas, wasserdicht bis 10 bar.
www.junghans.de

Inhaltsverzeichnis

#01 | März 2022



nullacht

einsvier

zweizwei

– nullacht –

Flug zur Raumstation MIR
Mit Dr. Franz Viehböck Austromir

– einsvier –

Geistige und emotionale Stabilität von Piloten
Fliegerfreund Christian Winkel erzählt

– zweizwei –

Green Light
Exitfreigabe in 14.000 Fuß

– zweiacht –

Technik & Wissen
Besondere Wetterverhältnisse: Nebel

– dreinull –

Flugzeug des Quartals
Spitfire 26 – Supermarine Mk26

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, Gewerbestraße 1, 6973 Höchst
Chefredakteur: Raphael Rothmund
Redaktion: Raphael Rothmund, Bernhard Pongrubner, 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: Bernhard Pongrubner, Fa. Fisha, 6800 Feldkirch
Auflage: 1000 Ex, vierteljährlich
Satz- und Druckfehler vorbehalten.
www.derflugschreiber.at
Instagram: der_flugschreiber



Foto: Daniela Rusch

Willkommen an Bord andersch – die etwas andere Agentur

Mit unserer kleinen, aber feinen Kreativagentur starten Sie kommunikativ so richtig durch. Wir begleiten KMU und Institutionen in Vorarlberg und den angrenzenden Ländern wie Deutschland, der Schweiz und Liechtenstein.

Ein harmonisches und durchdachtes Grafikdesign ist für den Internetauftritt genauso wichtig wie für Ihre Geschäftsausstattung oder Print-Werbung.

Als Team sind wir auch bei Turbulenzen für Sie da, wenn es um die Gestaltung von Print- und Onlinemedien geht. Wir entwickeln seit 2009 Kundenauftritte –

gut lesbar, grafisch ansprechend und passend zu dem jeweiligen Inhalt und Medium.

Dank der langjährigen Erfahrung und vielseitigen Tätigkeiten sind wir in der Lage, Ihre Bedürfnisse rasch zu erfassen. Ganzheitlich wie integriert beraten wir Sie in sämtlichen Kommunikationsdisziplinen. Damit Sie sich auf das Wesentliche konzentrieren können, übernehmen wir auch zusätzlich das Projekt- und Produktionsmanagement.

Kommen Sie mit an Bord und wir zeigen Ihnen, dass es auch „andersch“ geht.

Logbook



Flugschreiber und Ansprechpartner: Saskia Schwärzler
Lizenzen: Adobe Creative Cloud
Flugtypen: Roter Ford-Camper Bj. 92
Hobbys: Wandern, Laufen, Biken, Schwimmen, Schifahren
Motto: Sei wie du bist, vergleich dich nicht mit anderen.

„Schnappschuss“ von der Raumstation MIR:
Die Einflugschneise Queranflug auf die Piste 05
vom Alten Rhein zum Flugplatz Hohenems.



LOIH

Lindau

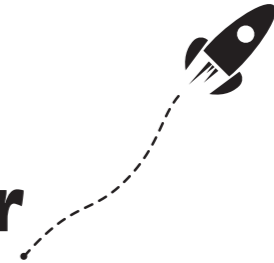
LSZR

Bodensee

EDNY

„Nach den Sternen greifen
und trotzdem mit den Füßen
am Boden bleiben.“

Flug zur Raumstation MIR



Mit Dr. Franz Viehböck Austromir

TEXT Raphael Rothmund
FOTO Franz Viehböck

„Nach den Sternen greifen und trotzdem mit den Füßen am Boden bleiben“. Mit diesem leitenden Gedanken startete Franz Viehböck am 2. Oktober 1991 mit einer Sojus TM-13 vom Weltraumbahnhof Baikonur zur Raumstation MIR und begeistert noch heute viele Menschen mit seinen Erlebnissen im All.

Während seiner Tätigkeit als Assistent an der Technischen Universität Wien, an welcher Viehböck auch Elektrotechnik studierte, lief die Ausschreibung für einen österreichischen Kosmonauten über Zeitungsinserate.

Nach dem Auswahlverfahren für die AUSTROMIR, an welchem unzählige Bewerber teilgenommen hatten, reisten die zwei auserkorenen Österreicher Dr. Franz Viehböck und Dr. Clemens Lothaller in das sogenannte „Sternenstädtchen“ nahe Moskau, um dort

die heißbegehrte Ausbildung zum Kosmonauten anzutreten.

Ausbildung zum Kosmonauten

Eine der Voraussetzungen für die zweijährige Ausbildung am Juri-Gagarin-Kosmonautentrainingszentrum war das Erlernen der russischen Sprache.

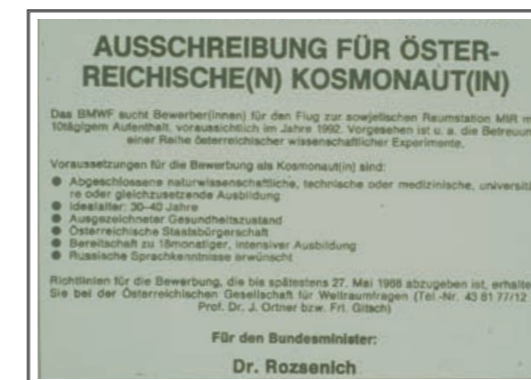
Die Ausbildung umfasste Fach- und Sachkenntnisse in der Raumfahrttechnik, Navigation, Funknavigation, ein breites Wissen über Bordsysteme und vieles mehr.

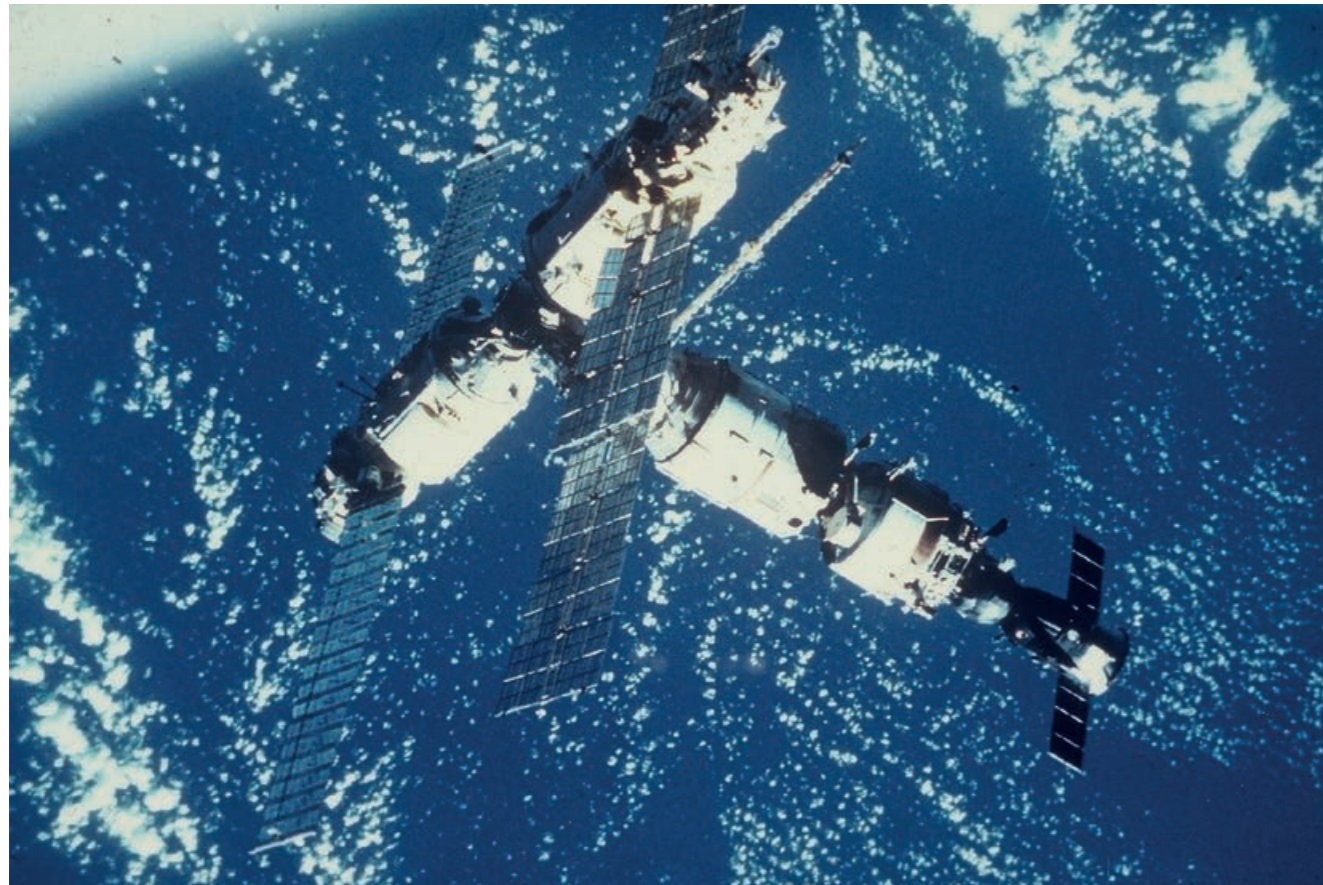
Um die physische und psychische Fitness für den Ausflug ins Universum zu erlangen und zu erhalten, umrahmte Sport den Tag.

Erst am Vortag des Starts wurde bekannt gegeben, welcher der beiden Kosmonauten nun tatsächlich zur Raumstation MIR reist: Die Wahl fiel auf Dr. Franz Viehböck. Sein Kollege Dr. Clemens Lothaller schied aus.

Lift off

Gemeinsam mit den Kosmonauten Oberst Aleksandr Aleksandrovich Volkov und Toktar Ongarbayevich Aubakirov startete die Rakete am 2. Oktober 1991 ohne Zwischenfälle zur MIR. Die Beschleunigung während des Starts betrug das fünffache der Erdbeschleunigung (5G). Der Erdorbit war in neun Minuten erreicht, dann setzte die Schwerelosigkeit ein. Die Flugzeit bis zur Station dauerte insgesamt zwei Tage. Mit 28.000 Ki-





lometern pro Stunde umkreiste die Rakete die Erde. Ganze 15 Experimente wurden von den frisch ausgebildeten, aber brillanten Kosmonauten auf der Raumstation durchgeführt. Beispielsweise untersuchte man

Ihre Freizeit nutzten die Raumfahrer, indem sie einen Blick auf unser Zuhause warfen – den Planeten Erde.

das Verhalten und den Zustand des Körpers in der Schwerelosigkeit. Neben all diesen emotionalen und atemberaubenden Eindrücken, die einem Menschen im All begegnen, ertönte obendrein auch noch die Nachricht, dass der österreichische Raumfahrer kurz nach dem Start in den Kosmos Vater wurde und seine Tochter soeben das Licht der Welt erblickte, während ihr stolzer Papa ebenfalls zum ersten Mal das Licht der Welt – aus einer anderen Perspektive – betrachtete.

Ihre Freizeit nutzten die Raumfahrer, indem sie einen Blick auf unser Zuhause warfen – den Planeten Erde. Da ergab sich der

ein oder andere überwältigende Schnappschuss. Die Einflugschneise Queranflug auf die Piste 05 vom Alten Rhein zum Flugplatz Hohenems ist einer davon.

Nach fast acht Tagen erfolgte dann der gefährlichste Part der Mission – die Landung. Da die Bremsraketen erst kurz vor dem Erreichen der Erdoberfläche zünden, kann eine Landung sehr hart verlaufen, was bei dieser Landung in Kasachstan der Fall war. Was hierbei verstärkend hinzu kam war das plötzlich wieder auftretende Gefühl der Erdanziehung nach fast acht Tagen in der Schwerelosigkeit.

Ehrungen

Von Präsident Gorbatschow wurden Franz Viehböck und Clemens Lothaller mit dem Orden der Völkerfreundschaft in Moskau ausgezeichnet. Ebenfalls erhielten sie in Österreich für die Sojus-Mission das große Goldene Ehrenabzeichen der Republik Österreich.

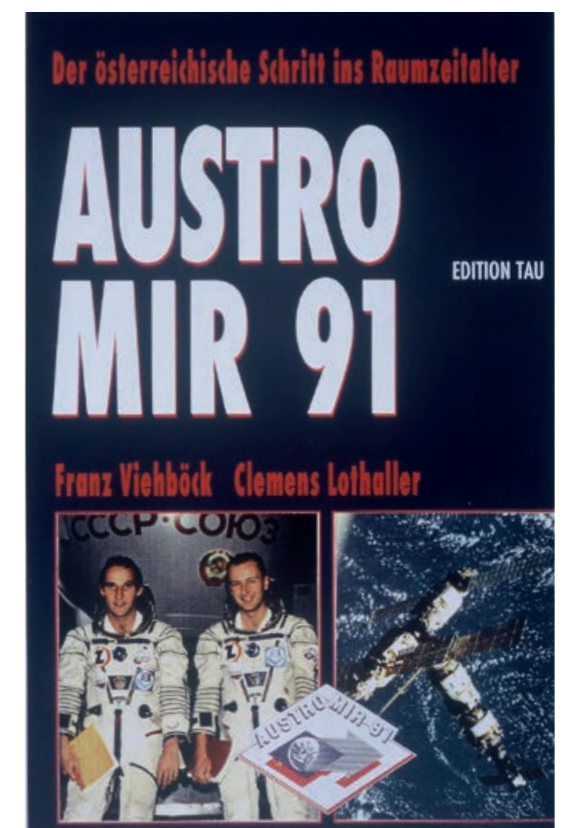
Das Vorarlberger Wappen, welches gemeinsam mit Viehböck die Welt viele Male umkreiste, überreichte er am 15. März 1993 dem damaligen Landeshauptmann Martin Purtscher.

Werdegang und Person

Auch nach der Mission blieb der Astronaut der Luft- und Raumfahrt erhalten. Er wurde für Rockwell International in den USA tätig und zu einem späteren Zeitpunkt auch für Boeing. Durch die Vielfalt an Erfahrungen im All, sowie die verschiedenen Managementpositionen, die er in der Vergangenheit innehatte, ist er nun in der Berndorf AG tätig. Zudem hält er wertvolle und eindrucksvolle Vorträge über die Erlebnisse im All in Bezug auf Themen wie Stressbewältigung, Teamarbeit, Konfliktmanagement, Führung und Motivation.

Seine Freizeit gestaltet der „Astronaut“, wie er oft als erster und bisher einziger Österreicher im Weltraum bezeichnet wird, mit Familie und Freunden. Das Musizieren an seinem Flügel oder mit seiner gegründeten Berndorf Jazz Band gehört zu seinen größten Hobbys.

Bei Skitouren tobt sich Viehböck gerne sportlich aus.



Flugschreiber an Franz Viehböck, bitte kommen



Durch welche Vorkenntnisse konnten Sie das Training zum Kosmonauten antreten?

Körperliche und geistige Gesundheit und Fitness waren die Grundvoraussetzung. Eine weitere Anforderung war ein abgeschlossenes Studium, wobei hier ein naturwissenschaftliches Studium von Vorteil war, zum Beispiel im medizinischen oder technischen Bereich. Als Österreicher war ein intensives Erlernen der russischen Sprache gefordert. Alle Trainings, das Leben war in Russisch.

Was waren die physischen sowie psychischen Voraussetzungen?

Bei der körperlichen Fitness ist es nicht so, dass man der beste Gewichtsheber oder Marathonläufer sein muss. Wichtig ist allerdings, ein gutes Herz-Kreislaufsystem und einfach gesagt rund um gesund zu sein. Auf der psychischen Seite ist entscheidend, einen guten Umgang mit Stress zu haben, Ausgeglichenheit und vor allem in kritischen Situationen die Ruhe zu bewahren, schnell und gut überlegt Entscheidungen zu treffen.

Wie würden Sie Ihre eigenen Charaktermerkmale beschreiben?

Ich bin ein eher ruhigerer Mensch, ein überlegter Mensch, welcher in stressigen oder unangenehmen Situationen versucht einen kühlen Kopf zu bewahren.

Kämpft auch ein Astronaut im All mit Ängsten/Unbehagen? Wenn Ja, wie sind Sie mit schwierigen oder entscheidenden Situationen umgegangen?

Während der Arbeit auf der Station ist Angst kein Thema. Spezielle Gedanken kamen meist nur dann, wenn man Zeit hatte die Aussicht beispielsweise an den Luken zu genießen und einen Blick ins All oder auf die Erde zu werfen. Doch bei solchen, fast schon philosophischen Gedankengängen, in einer so lebensfeindlichen Umgebung, hebt sich der Puls nicht, man will es ja genießen.

Was ist das für ein Gefühl, wenn man realisiert im All zu sein, weg von seiner gewohnten Umgebung?

Man bekommt schon sehr schnell mit, dass man getrennt ist von der Erde, sich außerhalb der Atmosphäre bewegt. Man spürt, dass man nicht mehr Teil dieser Erde ist. Das sind schon sehr interessante Gefühle die in einem aufkommen, wenn man diese Gegebenheit realisiert.

Was war Ihre Tätigkeit bei Rockwell und anschließend bei Boeing?

Unmittelbar nach dem Flug war ich noch in Österreich für die Nacharbeiten des Flugs und den verschiedenen Experimenten tätig. Zwei Jahre später erhielt ich die Möglichkeit in der Weltraumindustrie für Rockwell tätig zu sein. Rockwell war die Firma, die die Apollokapseln und die Spaceshuttles gebaut hat. Also sehr viel Erfahrung in der bemannten Raumfahrt.

Danach wurde Rockwell von Boeing aufgekauft. Dort war ich auf der industriellen Seite tätig. Zu der Zeit haben die Russen und die Amerikaner begonnen zusammen in der Raumfahrt zu arbeiten. Ich durfte dort meine Erfahrung in der Russischen und Europäischen Raumfahrt einbringen und erlangte zusätzlich viel Erfahrung im Management, Betriebswirtschaft etc.

Haben Sie einen Pilotenschein?

Zuerst waren die Fliegerei und der Pilotenschein ein Thema. Damals war ich aber beruflich gut eingebunden und hatte kleine Kinder. Da war ein regelmäßiges Fliegen, sowie ein regelmäßiges Training zeitlich nicht möglich. Wenn man fliegt, sollte man nach meiner Meinung schon eine gewisse Regelmäßigkeit an den Tag legen, um in Übung zu bleiben.

Wo sehen Sie die Zukunft der Fliegerei und der Raumfahrt in Zeiten des Klimaschutzes?

In der Raumfahrt sowie auch in der kommerziellen Raumfahrt passiert sehr viel und kann sehr viel neues entstehen, was

„Man bekommt schon sehr schnell mit, dass man getrennt ist von der Erde, sich außerhalb der Atmosphäre bewegt. Man spürt, dass man nicht mehr Teil dieser Erde ist.“

positiv zu erachten ist. Die Fliegerei hat aktuell die Thematik mit dem Umweltschutz. Immer wenn der Mensch Herausforderungen gehabt hat, dann hat er was Gutes daraus gemacht. Neue Innovationen, Technologien könnten dadurch entstehen.

Was geben Sie unseren Lesern, Fliegern und Kollegen auf ihren Weg mit?

Leichtsinn zu vermeiden. Die vorgegebenen Regeln und Prozeduren einzuhalten, um die Fliegerei so sicher wie möglich zu gestalten. Mit Herz und Seele dabei zu sein, dieses großartige Gefühl in der Luft zu sein und auf die Erde hinabzublicken, dieses Gefühl der Freiheit und des Fliegens zu genießen.

Logbook



Name: Dr. Franz Viehböck

Datum des Interviews:
9. Dezember 2021

Flugtypen: Sojos, TM-13

Längster Flug:
2 Tage zur Raumstation MIR

Hobbys: Familie und Freunde, Klavierspielen, Jazz Band, Skitouren

Motto: Nach den Sternen greifen und trotzdem mit den Füßen am Boden bleiben.



Geistige und emotionale Stabilität von Piloten

Fliegerfreund Christian Winkel erzählt

TEXT Christian Winkel
FOTO Christian Winkel

„Fliegen ist gefährlich!“ ... Diese Aussage von einem Linienpiloten zu hören, ist in etwa so, wie wenn ein Pfarrer behaupten würde, dass es keinen Gott gibt oder ein Wurstwarenfabrikant, der sagt, Fleisch wäre ungesund. Was ich mit dieser provokanten Aussage meine, ist aber leider Realität. Tragische Unglücke passieren nicht nur in der privaten Fliegerei, sondern auch in der modernen Hightech-Luftfahrt, obwohl es sich meist um erfahrene Piloten handelt. Natürlich übertreibe ich ein bisschen, da bei der Menge an Flugbewegungen weltweit in Relation sehr wenig passiert. Trotzdem ist jeder Unfall entbehrlich. Jedes Todesopfer ist ein Verlust, nicht nur für dessen Familie, auch für die Gesellschaft insgesamt.

Es könnte sich ein Wissenschaftler an Bord befinden, der das Allheilmittel gegen Krebs entdeckt oder ein aufstrebendes Mastermind, das die Lösung für den Hyperantrieb, mit dem sich Geschwindigkeiten schneller als die Lichtgeschwindigkeit erreichen ließen, entwickelt.

Gute Flugplanung ist das A und O

Nicht nur im Linienflugverkehr, sondern auch beim Schönwetterausflug mit einer einmotorigen Cessna oder Piper nach Venedig, Bozen oder Portoroz.

Piloten bereiten sich sorgfältig vor, informieren sich über die Wetterlage, die Höhenwinde und die topografischen Gegebenheiten an den jeweiligen Flugplätzen. Denn gute Piloten und Schachspieler haben eines gemeinsam: Sie müssen immer drei Züge vorausdenken. Sie müssen stets mögliche Eventualitäten im Vorfeld bemessen und ihre Gegenspieler, die sich in der Fliegerei in Form von Wetter, dem technischen Equipment und ihrem eigenen fliegerischen Wissen und Können darstellen, im Auge behalten.

Emotionale Balance als wichtiger Sicherheitsfaktor

Ich kenne viele Menschen, die sich gerne sportlich betätigen, um nach einem anstrengenden Arbeitstag „den Kopf freizukriegen“, um sich von beruflichen und auch sozialen Problemen abzulenken. Ein Thema, das in der Linienluftfahrt schon lange als hoher Risikofaktor isoliert wurde, ist die geistige und emotionale Stabilität, die sich nicht immer bewusst steuern lässt. Bei jedem von uns treten immer wieder im Leben Krisen und Tiefschläge zutage, wie ein unerwarteter Blitzschlag, obwohl man sich – durch entsprechenden Abstand von einer Gewitterzelle – in Sicherheit wiegt. >>

Zimba

8671 ft.





„Wie wir in der privaten Fliegerei wissen, kann Ablenkung in welcher Form auch immer, tödlich sein.“

Berufliche Schwierigkeiten, Probleme in der Partnerschaft, Trennung, Scheidung, Tod und Krankheit eines Angehörigen oder eines Freundes sowie einer Freundin sind die größten Stressfaktoren für jeden, nicht nur im Umfeld der Fliegerei.

In Zeiten dieser emotionalen Talfahrten ist das Besteigen eines Flugzeuges sicher der falsche Weg, um den Kopf frei zu kriegen. Auch wir in der Linienluftfahrt sind uns dieser Belastungen bewusst und wir haben immer die Möglichkeit, „NEIN“ zu sagen. Jedes verantwortungsvolle Unternehmen wird dem nichts entgegenzusetzen. Ganz im Gegenteil, dann ist die Hilfe und die Unterstützung für einen Mitarbeitenden eines Unternehmens ausdrückliche Pflicht und keine Kür, um Stütze und Halt in schweren Zeiten zu geben. Dieses empathische Verständnis und ein Bewusstsein den Sicherheitsgedanken als oberste Priorität zu sehen, sollte zu den Grundfesten

einer modernen und sozialen Mitarbeiterführung – nicht nur bei Fluggesellschaften – gehören.

Linienpiloten werden während des Crew Resource Management Trainings, welches seit 2016 gesetzlich für den Lizenzerhalt vorgeschrieben ist, auf die sozialen Risiko- und Stressfaktoren hingewiesen und sensibilisiert. Niemand muss heute den „starken Max“ heraushängen lassen und jeder darf auch mal Schwäche zeigen und dies klar kommunizieren. Persönliche Krisen gehören zum Leben eines jeden von uns und sich selbst richtig einzuschätzen, kann oft trügerisch sein.

Ablenkungen vermeiden

Wie wir in der privaten Fliegerei wissen, kann Ablenkung in welcher Form auch immer, tödlich sein. Beispiele dafür wären ein Ipad, das zum Navigieren verwendet wird und aus der Halterung fällt, es wird vielleicht die falsche Funkfrequenz eingedreht oder es

wird ein neuer Squawk vom Fluglotsen gefordert. Dies sind alles mögliche Ablenkungen, die uns beim manuellen Fliegen aus dem Konzept bringen können, wenn wir allein im Flugzeug sitzen bzw. mit Fluggästen, die uns nicht unterstützen können, unterwegs sind. Wenn dann noch der Kopf mit Sorgen voll ist, kann dies der Anfang eines Teufelskreises werden.

Menschliche Fehlbarkeit

Im Cockpit eines Linienflugzeugs oder eines Businessjets sitzen zwei Piloten (abgesehen von kleineren Jets, die auch „single pilot“ zugelassen sind), die auf sich achtgeben und Fehler des einen – ganz ohne Schuldzuweisung – kommentieren und korrigieren, um Schaden zu vermeiden. Und es passieren viele Fehler, wenngleich oft nur Kleinigkeiten. Auch Linienpiloten machen Fehler, denn auch diese sind keine Roboter, sondern kochen nur mit Wasser.



Ursachen für Abstürze

Untersuchungen und Umfragen unter Linienpiloten haben ergeben, dass es im Durchschnitt vier Fehler pro Flug sind, die, wenn sie nicht bemerkt und dementsprechend korrigiert würden, weitere Fehler nach sich ziehen könnten. Und wie wir alle wissen, macht ein einziger Fehler noch kein Unglück, sondern es ist immer eine Fehlerkette, die ursächlich für fatale Abstürze ist. Technische Störungen in Verbindung mit operationellen Verfahren waren in den letzten 40 Jahren für weniger als 20 Prozent aller Unglücke verantwortlich. Demgegenüber stehen zwischen 70 und 80 Prozent durch menschliches Versagen. Der Rest wird wetterbedingten Gründen zugeschrieben. Hauptursache für meist tödlich verlaufende Flugzeugunglücke waren ein Mangel an den sogenannten „No TECHS“, den „Non Technical Skills“. Damit sind die „Nicht-Technischen Fähigkeiten“ im menschlichen

Umgang innerhalb der Crew gemeint. Die Kernelemente der „No TECHS“ sind die Fähigkeit des richtigen und effizienten Kommunizierens, ein hierarchisch flaches Führungsverhalten, die situative Achtsamkeit und eine entschlossene und gute Entscheidungsfindung.

Verantwortungsbewusstsein

Vorgegebene erprobte Verfahren, Standard Operating Procedures, technische Neuerungen und Hilfestellungen für die Flugbesatzungen und Checklisten haben die Luftfahrt sicherer gemacht, aber dennoch ist der Faktor „Mensch“ mittlerweile das größte Risiko in der Luftfahrt und er wird es auch bleiben bis er durch ausgereifte Alternativen aus der Forschung der künstlichen Intelligenz abgelöst wird. Dies wird aber noch ein Weilchen dauern. Nur durch wiederholte Trainings und die Sensibilisierung, dass auch der erfahrenste Pilot mit tausenden von

Flugstunden nicht davor gefeit ist, Fehler zu machen und diese auch selbstkritisch zu reflektieren lernt, können Unfälle vermieden werden. Im bereits erwähnten Crew Resource Management Training wird immer wieder auf die menschlichen Faktoren hingewiesen. Stress, Ermüdung, Mangel an Wissen und Können, Selbstzufriedenheit, Sorglosigkeit – „mir kann das nicht passieren“ – und Ablenkung sind nur ein Auszug der möglichen Fehlerquellen und jeder verantwortungsvolle Pilot sollte sich derer bewusst sein und bei Erkennen einer solchen, entweder erst gar nicht ins Flugzeug steigen oder diesem Umstand mit noch mehr Verfahrensdizziplin entgegenzutreten.

Faktor Disziplin

Apropos Disziplin: Jeder Pilot wird mit steigender Erfahrung, was die Checklisten disziplin angeht, nachlässig, weil sich Routine und Bequemlichkeit einschleicht. Das



ist leider ein gängiges Phänomen, bis es einem bewusst gemacht wird. Diese Tatsache ist nicht nur bei Privatpiloten der Fall, die die wenigen Handgriffe vor dem Start mit ein wenig Erfahrung auswendig durchführen können. Eine Checkliste jedoch hat nicht nur den Zweck, das Setzen der Start- und Landeklappen oder die richtige Position der Treibstoffzufuhr zu überprüfen, sondern diese hat vor allem die Aufgabe, eine Phase höchster Konzentration einzuleiten.

Höchste Konzentration auch unter schwierigen Umständen

Wir Linienpiloten haben während eines Flugabschnitts, wie zum Beispiel im Reiseflug, auch mal Zeit zum Relaxen und die Aussicht zu genießen, da Autopilot und automatische Schubregelung eingeschaltet sind und der Flugweg im Flight Managementsystem eingegeben ist.

Aber sobald der „Pilot Flying“ – wie es in der Terminologie heißt – eine Checkliste ordert und den „Pilot Monitoring“ damit auffordert, die notwendigen Schalter in die gewünschte Position zu bringen, leitet dies eine neue Flugphase ein. Es liegt nun an uns, ob wir uns professionell verhalten wollen und die Checklisten sauber lesen oder aus Bequemlichkeit nur schnell drüber lesen und unter Umständen einen fatalen Fehler in Kauf nehmen. Auch wenn dies nach einem anstrengenden Tag, am sechsten Flug des Tages, nachts bei Schneegestöber in Innsbruck und starkem Seitenwind stattfindet.

Auch hier steht uns manchmal unsere – durch menschliche Faktoren eingeschränkte – geistige und emotionale Stabilität im Weg, wenn Müdigkeit, Stress und Zeitdruck (weil der Flughafen eventuell bald zusperrt) uns alles abverlangen, um den Flug für alle an Bord zu einem guten und erfolg-

reichen Abschluss zu bringen.

Richtige Selbsteinschätzung

Also, ich korrigiere meine Aussage am Beginn. Fliegen ist gefährlich, wenn wir uns selbstzufrieden überschätzen, unprofessionell und lax mit erprobten und vorgeschriebenen Verfahren umgehen und wir unsere geistige und emotionale Stabilität nicht ständig reflektieren.

In der Privatfliegerei kann das bedeuten, dass wir lieber auf Nummer Sicher gehen sollten, wenn es darum geht, den Fluggästen abzusagen, wenn wir nicht hundertprozentig geistig und emotional fit sind. In diesem Fall sollten wir unseren Fluggästen einen anderen Tag anbieten. Sicherlich hätte jeder Fluggast Verständnis dafür.

Pilot als Lebenseinstellung

Pilot zu sein ist nicht nur ein Hobby, mit dem man am Stammtisch prahlen kann. Es ist eine Lebens-

„Pilot zu sein ist nicht nur ein Hobby, mit dem man am Stammtisch prahlen kann. Es ist eine Lebenseinstellung.“

einstellung, so pathetisch das klingen mag. Piloten fühlen sich Werten wie Verantwortung, Disziplin, Hilfsbereitschaft, Bescheidenheit und Selbstlosigkeit verpflichtet, wenn es darum geht, andere und sich selbst zu schützen.

Die Brüder Orville und Wilbur Wright haben am 17. Dezember 1903 in Kitty Hawk, North Carolina mit ihrem selbstgebauten „Wright Flyer“ ein neues Zeitalter eingeläutet. Mit Begeisterung und Freude inspirierten sie viele andere, die an diesem mutigen Projekt mitwirken wollten.

Es war vielleicht nur ihre Neugier, die sie dazu bewogen hat, Neues auszuprobieren und die leise Hoffnung, dass sie der Welt etwas Einzigartiges schenken könnten. Dank dieser beiden Brüder und vielen weiteren Pionieren der Luftfahrt dürfen wir heute unsere schöne Welt aus einer anderen faszinierenden Perspektive betrachten und nach einer erfolgreichen Landung bei einem Feierabendbier in einer gemütlichen Runde darauf anstoßen.

Bleiben wir neugierig im Bestreben, uns ständig weiterzuentwickeln, uns neues Wissen anzueignen und uns selbst besser kennenzulernen, wenn es darum geht, unsere emotionale und geistige Widerstandsfähigkeit zu entwickeln. Dann gehört das Fliegen mit Sicherheit zu den schönsten und sichersten Beschäftigungen der Welt.

Happy Landings,
Euer Fliegerfreund Christian

Logbook



Name: Christian Winkel
Heimatflugplatz: LOIH
Ziele 2022: Ausbau der Selbständigkeit im Rahmen von Führungskräfte trainings und Coaching. Tätigkeit als Autor – Fachbuch Menschenführung und Teamentwicklung mit inhaltlichem Bezug zur Luftfahrt
Flugzeugtypen: Dash8-Q400 – C172, C182, C208, Piper
Luftfahrt: Typ rating Instruktor, Typ rating Examiner, Captain Dash 8-Q400, seit 1994
Leitsatz beim Fliegen: Verspätung ist besser als ein Disaster zu riskieren
Persönliches:



Christan Winkel
 Pilot und Persönlichkeitstrainer
 T +43 650 3318 666
 c.winkel@gmx.at
 www.christanwinkel.com



Green Light

Exitfreigabe in 14.000 Fuß

INTERVIEW Raphael Rothmund
FOTO Steve Pflamitzer

„Allein der Geruch, wenn die Türe öffnet und du dieses Gemisch von frischer Höhenluft und Jetfuel einatmest.“

Der Flugschreiber will wissen, wie sich der freie Fall anfühlt. Danke an Stevinger für diesen luftigen Einblick.

Was bewegt Dich dazu aus einem Flugzeug zu springen?

Es beginnt mit der Kameradschaft unter uns Springern, den Gedanken von Freiheit und im Hier und Jetzt zu sein, während du mit ca. 200 km/h in Richtung Boden fällst, der Aussicht, einfach alles rund um dieses intensive Gefühl.

Allein der Geruch, wenn sich die Türe öffnet und du dieses Gemisch von frischer Höhenluft und Jetfuel einatmest.

Was sind oder waren die größten Überwindungen so ein außergewöhnliches Hobby anzustreben?

Ich finde es einen tollen Gedanken, trotz der natürlichen Ängste eines Menschen, an sich zu arbeiten und über sich hinauszuwachsen, um sein Selbstbewusstsein zu stärken, Grenzen zu überwinden und stärker sowie sicherer zu werden.

Was sind deiner Meinung nach Punkte, welche für Dich wichtig sind, ein sicherer und guter Springer zu sein?

– Mentoren, von denen du immer lernen kannst, welche dir mit Rat und Tat zur Seite stehen und auch Grenzen aufzeigen.

– Respektiere deine Ausrüstung (GEAR).

– Respektiere den Sport, die Zeit und Energie, welche auch wirklich gute Springer investiert haben, um viele Jahre lang sicher und gut beim Sport zu bleiben.

– Genau wie bei uns Fliegern lässt sich Erfahrung nicht kaufen, sondern muss sich durch viele Sprünge, Fortbildungskurse und viel Airtime erarbeitet werden.

Wie sieht Deine Sprungvorbereitung aus?

Zuerst einmal will ich nach einem Arbeitstag am Flugplatz ankommen und die Atmosphäre genießen. Hetzen lass ich mich nicht.

Als Vorbereitung geh ich wie in der Fliegerei ordentlich meine Checks durch (Ausrüstung, GEAR).

Mit dem Flieger rauf auf 14.000 Fuß, bleibt dann genug Zeit dafür, den Sprung und das „Landepattern“ in Form von Visualisierung vor meinem Geistigen Auge durchzugehen.

Vor dem Exit überprüfe ich nochmals mein GEAR genauestens.



„Sobald ich im freien Fall bin, ist alles verflogen und mein Körper und Geist sind nur noch fixiert auf diesen einen Moment.“



Foto: Smile Akademie

Check your Aviation English

Smile Akademie – Sprachkurse die beflügeln

Wie fühlt sich der freie Fall für Dich an?

Zuerst bringt der Absetzpilot unser „Jump-Ship“ Cessna Caravan auf Exit-Geschwindigkeit. Sobald das Green Light an der Türe aufleuchtet, darf gejumped werden.

Egal wie nervös ich im Flieger war... sobald ich im freien Fall bin, ist alles verflogen und mein Körper und Geist sind nur noch fixiert auf diesen einen Moment.

Was ist am Springen die größte Herausforderung?

Die größte Herausforderung besteht für mich darin, nach Schirmöffnung ein sauberes

Landepattern zu fliegen und eine sichere Landung. In unserer vorderen Landeweise zu landen ist frühestens nach 200 Jumps erlaubt und fühlt sich an wie eine Flugzeugträgerlandung (Stevinger lacht).

Was willst Du Deinen Springern und Fliegerkollegen mitgeben?

Ich möchte all meinen Mentoren und meiner Skydivefamily Hohenems danken.

Allen voran meinen Mentor-Bros „Fessinator“ und Johnny „BlingBling“, Michi „Rough-Neck“, Chello „MassiverJüngling“ und Tandem-Papst „SchwendMan“.

I love you guys. BLUE SKIES

STEVINGER

Mit der Ausbildung zur Privatpilotin hat Elisabeth Geier zwar noch nicht begonnen, durfte aber bereits als Co-Pilotin einen Vorgeschmack davon bekommen, was es heißt, selbst am Steuer einer Cessna 172 zu sitzen und das Glitzern des Bodensees von oben zu betrachten.

Die Fliegerei ist einer der Träume, die sich Elisabeth noch erfüllen möchte. Einen anderen hat sie bereits 2013 realisiert, nämlich die Gründung ihrer eigenen Schule. In der Smile Akademie soll das Lernen in erster Linie Freude machen. Zu ihren Schülern gehören Menschen aller Altersklassen, die etwas lernen möchten – so auch Piloten. Denn wer Privatpilot ist

oder werden möchte, weiß: Gute Englischkenntnisse sind das Um und Auf im Flugfunk und von größter Bedeutung, um eine funktionierende Kommunikation im Luftraum zu gewährleisten. Mitunter können Kommunikationsprobleme im Flugfunk gar über Leben und Tod entscheiden, wie vergangene Ereignisse zeigen.

Die Smile Akademie bietet daher (angehenden) Piloten nicht nur eine optimale und maßgeschneiderte Vorbereitung auf die ICAO Sprachprüfung, sondern erhöht die Flugsicherheit durch gezieltes Trainieren des Flugfunks in der international standardisierten Funk-Sprache Englisch.

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.





Foto: Laura Rothmund



Foto: Philipp Brunner

Über den Alpen muss die Freiheit wohl grenzenlos sein

Logbook



Flugschreiber und Ansprechpartner:
 Raphael Rothmund, Medienberater
 RZ Regionalzeitungen
 Tel.: +43 664 451 50 99
Lizenzen: PPL, SEP, AFZ
Flugtypen: Tecnam P2002, Cessna 172
Hobbys: Fliegen, Wandern,
 Theater spielen, Klavier spielen
Motto: Lebe bewusst



Raphael Rothmund hat seine Ausbildung zum Privatpiloten im Jänner 2018 gestartet und im April 2019 beendet. Das Fliegen bietet ihm die wundervolle Möglichkeit, die Balance zwischen Arbeit und Freizeit mit einem bereichernden Hobby zu ergänzen. Die Graue Matte bleibt hierbei immer in Arbeit, denn beim Fliegen lernt man nie aus.

Der Gedanke, ein Hobby zu haben, bei welchem man bis ins hohe Alter nie auslernt, begeistert den leidenschaftlichen Flieger. Möglichkeiten zur Weiterbildung hat man in der Fliegerei immer.

Zudem ist es hilfreich, sich in jungen Jahren zu entwickeln. Man

lernt viele interessante Menschen in der Fliegerei kennen und kann viel auf seinen Weg mitnehmen.

Raphael's größtes Ziel in der Fliegerei ist es, weiterzukommen. Mehr zu lernen, zu erfahren und zu erleben. Dabei ist das Auge immer auf die Genauigkeit und Sicherheit fixiert. Sich an seine Grenzen zu halten und gleichzeitig über sich hinauszuwachsen ist sein Credo.

Beruflich ist Raphael bei der RZ Regionalzeitung als Medienberater tätig. Daher auch die Idee, ein Projekt im Printwesen, welches das Fliegen und die Arbeit verbindet, ins Leben zu rufen.

Fliegen, Lernen, frei sein, kommunizieren

Bernhard Pongruber hat Anfang 2017 die Privatpilotenlizenz begonnen und 2018 abgeschlossen. Er ist eine vielfältig interessierte Person und erweitert seinen Horizont stets ungemein.

Die Mechanik und Navigation der Flieger gefallen ihm besonders. Das ist der Grund, weshalb er gerne viele verschiedene Flugzeugtypen ausprobiert. Die Familie und Freunde an den Flugplatz zu bringen ist für Bernhard immer eine Freude. Die Kommunikation darf hierbei nicht zu kurz kommen. Mit viel Humor, aber auch der nötigen Ernsthaftigkeit bringt er seiner Familie, Freunden und Bekannten das Thema Fliegen näher.

Gerade die Kameradschaft unter uns Fliegern ist für Bernhard immer ein Grund, an den Flugplatz zu kommen. Die Gabe, Menschen zu unterhalten und zu motivieren, sowie gemeinsam tolle Abenteuer zu erleben macht es Bernhard möglich, seine Leidenschaft für das Fliegen in vollen Zügen auszuleben.

Beruflich ist Bernhard in der regionalen Druckerei „Walz-Druck GmbH“ tätig. Gleichzeitig betreibt er die Firma Fisha mit Werbemittellösungen. Seine Kollegen sind stolz, durch ihn eine attraktive Vereinsuniform zu haben.

Logbook



Flugschreiber und Ansprechpartner:
 Bernhard Pongruber
Lizenzen: PPL, SEP, AFZ
Flugtypen: Tecnam P2010, Cessna 172
Hobbys: Pilot mit Leidenschaft
Motto: Nicht für die Schule,
 fürs Leben lernen wir.



Technik & Wissen

Der Nebel

Wetter ist das bestimmende Thema in der Fliegerei, insbesondere dann, wenn man nach den Sichtflugregeln fliegt und damit von guten Wetterverhältnissen abhängig ist.



Foto: Raphael Rothmund

Von Nebel (Fog) spricht der Meteorologe, wenn durch Kondensationsvorgänge in Bodennähe die Sichtweite unter 1km abgesunken ist. Nebel ist also im Grunde genommen eine am Boden aufliegende Wolke. Fliegen nach Sichtflugregeln ist nicht möglich. Die besondere Gefahr für die Luftfahrt liegt darin, dass Nebel plötzlich auftreten kann und innerhalb kurzer Zeit nicht nur der Zielflugplatz, sondern auch benachbarte Flugplätze im Nebel verschwinden können.

Voraussetzung für Nebel, egal welcher Art, ist ein großer Feuchtigkeitsgehalt der Luft und die Abkühlung der Luft auf die Sättigungsgrenze für Wasserdampf. Die Sättigungsgrenze wird durch den Taupunkt (Dew Point) angegeben. Fallen Lufttemperatur und Taupunkt zusammen, dann entsteht Nebel (bzw. Wolken). Die Differenz zwischen Temperatur und

Taupunkt, die Taupunktdifferenz (Spread), ist ein wichtiger Hinweis auf die mögliche Entstehung von Nebel. Je geringer die Taupunktdifferenz, umso größer ist die Gefahr, dass sich Nebel bildet.

Faktoren der Vorsehbarkeit

Bei einem Spread von 15°C wird man in den nächsten Stunden nicht mit Nebel rechnen müssen. Wenn aber innerhalb der letzten Stunden der Spread kontinuierlich abgenommen hat und nun vielleicht nur noch 2°C beträgt, dann ist die Wahrscheinlichkeit sehr groß, dass sich bald Nebel bildet. Allgemein kann man sagen: kleiner Spread am Morgen = geringe Wahrscheinlichkeit der Nebelbildung; kleiner Spread am Abend = große Wahrscheinlichkeit der Nebelbildung.

Nach der Art der Entstehung lassen sich verschiedene Formen von Nebel unterscheiden. Die am häufigsten auftretenden Nebelformen sind der Strahlungsnebel und der Advektionsnebel.

Strahlungsnebel entsteht vor allem in der kalten Jahreszeit über Festland, wenn in klaren Nächten und geringer Luftbewegung durch Abstrahlung des Erdbodens die bodennahen Luftschichten stark abkühlen. Die Nebelbildung beginnt oft erst in der zweiten Nachthälfte oder am frühen Morgen, kann aber auch schon am späten Nachmittag lange vor Sonnenuntergang einsetzen. Im Spätherbst oder im Winter kann sich Strahlungsnebel oft tagelang halten und die Luftfahrt extrem behindern.

Besonderheit von Advektionsnebel

Advektionsnebel bildet sich, wenn verhältnismäßig warme und feuchte Luft über einen kälteren Untergrund geschoben und da-

bei der Taupunkt erreicht wird. Advektionsnebel kann zu jeder Tageszeit entstehen und sich wie Strahlungsnebel tagelang halten. An der Küste kann sich Advektionsnebel bilden, wenn feuchtwarme Luft durch Wind vom Festland auf das kalte Meer getragen wird. Ändert sich nun die Windrichtung, dann wird der Nebel zurück

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



Bei Gefahr von Nebelbildung sollte man grundsätzlich nur mit einem vollgetankten Flugzeug fliegen.



auf das Festland getrieben und kann dort zu einem plötzlichen Nebeleinbruch führen. An Flugplätzen im Bereich der Küste muss also selbst im Sommer mit Nebel gerechnet werden.

Risiken vermeiden

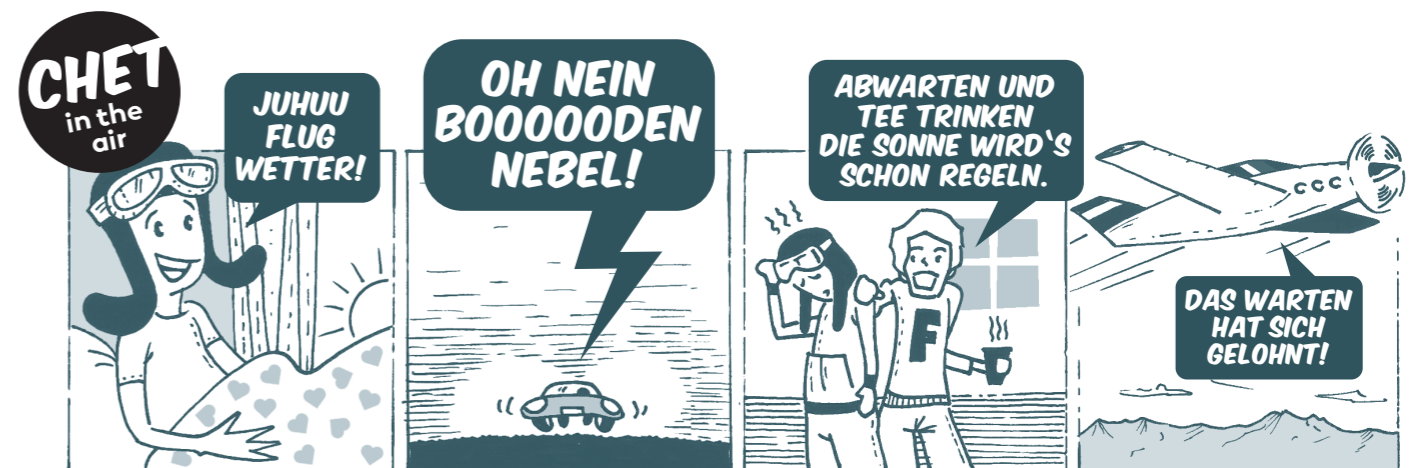
Fliegen bei Wetterlagen mit Neigung zur Nebelbildung ist nicht ungefährlich. Auch wenn man vor dem Flug eine ausführliche Wetterberatung eingeholt hat und sich während des Fluges ständig über die Wetterentwicklung informiert, so kann man doch plötzlich von Nebel überrascht werden. Bei Gefahr von Nebelbildung sollte man grundsätzlich nur mit einem vollgetankten Flugzeug fliegen, denn möglicherweise muss man einen großen Umweg machen und auf einem weit entfernten Ausweichflugplatz landen. Allerdings ist es besser, bei Gefahr von Nebel erst gar nicht ins Flugzeug zu steigen.

Check-Out



Wissenswertes zum Nebel:

- Fliegen im Nebel kann tödlich sein. Deshalb: Bei Nebel oder bei Gefahr von Nebelbildung nicht fliegen.
- Nebel kann plötzlich auftreten und innerhalb kurzer Zeit den Zielflugplatz sowie benachbarte Flugplätze nicht mehr anfliegbar machen.
- Die Tendenz zur Nebelbildung erkennt man an der Taupunktdifferenz (Spread), der Differenz zwischen der aktuellen Temperatur und dem Taupunkt (Dew Point). Je geringer die Taupunktdifferenz, umso größer ist die Gefahr, dass sich Nebel bildet.
- Besondere Vorsicht ist bei Flugplätzen an der Küste geboten. Hier kann es unter bestimmten Voraussetzungen selbst im Sommer zu plötzlichem Nebeleinbruch kommen.



S T fun 2022



Spitfire 26

Supermarine Mk26 (Jabiru 5100A engine)

Diese Supermarine Mk26 ist eine zweisitzige 80% LAA-zertifizierte Nachbildung des berühmten Kriessjägers. Dieses spezielle Flugzeug wurde 2007/08 nach den höchsten Spezifikationen mit absoluter Liebe zum Detail gebaut und ist nur 73 Stunden TT geflogen. Das Flugzeug ist mit einem Jabiru 5100-Achtzylindermotor

ausgestattet, der sich wunderbar in die geteilten Verkleidungen einfügt, was zu einem einfachen Zugang und einer einfachen Wartung führt. Der Motor treibt einen Sensenich-Festpropeller an. Maximale Reisegeschwindigkeit 140 Knoten bei 2800 U/min. Econ Cruise 120 Knoten bei 2600 U/min. 30 Liter/Std.

Das Flugzeug ist in Monocoque-Bauweise aus Aluminium gebaut und fliegt sich in der Luft genauso „pitch sensitiv wie das Original.

Wenn Sie also den Flug einer Spitfire erleben möchten, sollten Sie diese Spitfire 26 zu einem Bruchteil der Kosten einer echten Maschine ernsthaft in Betracht ziehen.

Zu verkaufen



Airplane time state
AFTT: 69.1 hrs
Engine TT: 73.55 hrs, Jabiru 5100A
Sensenich Prop: 73.55 hrs
Reisegeschwindigkeit: 140 kt
Kennung: Supermarine Mk26
Span: 8.43 m
Length: 8.15 m
MTOW: 720 kg

Avionics
 – VHF Radio
 – Mode S transponder
Options
 – Hydraulische Flügelheber für Flugzeuge
 – Maßgeschneiderte Überdachung
Standort: LOIH
Verkaufspreis: \$ 139.500 VAT-free
Kontakt: agesilaos@me.com



Foto: Florian Eschlböck

„Die Linien „95 Tage“ und „Der Eschlböck“ spiegeln die Regionalität und den Geschmack Oberösterreichs wider und definieren den Wein aus Oberösterreich!“

Winzer Florian Eschlböck

95Tage Weinbau

Familie Eschlböck – DER Wein aus Oberösterreich

Bereits die Römer erkannten, dass sich der oberösterreichische Zentralraum auf Grund geeigneter Lagen und Bodentypen bestens zum Weinbau eignet. Im Laufe der Zeit ging dieses Wissen jedoch verloren und erst in den letzten Jahren wurde wieder begonnen, Wein in Oberösterreich zu kultivieren.

Einer der Vorreiter ist Winzer Florian Eschlböck aus Hörsching. Gestartet im Jahr 2007 als kleines Hobby mit 100 Reben bewirtschaftet die Winzerfamilie Eschlböck jetzt eine Fläche von 13 ha mitten im oberösterreichischen Zentralraum.

95Tage hat der Sommer

Als Hauptsorten gelten die Reb-

sorten Chardonnay, Riesling, Sauvignon Blanc und Zweigelt, welche je nach Sorte sowohl klassisch als auch im Barrique ausgebaut werden.

Vertrieben werden die Weine unter den Linien „95Tage“ für sommerlich leichte und fruchtige Weine mit ausgezeichnetem Trinkfluss, sowie „Der Eschlböck“ für kräftige, gereifte und gehaltvolle Weine.

Salon, AWC und vieles mehr

Als aufstrebendes und mittlerweile größtes Weingut Oberösterreichs hat es sich Winzer Florian Eschlböck zum Ziel gemacht, seine Weine auch über die oberösterreichischen Landesgrenzen hinweg bekannt zu machen. So wurden Weine bereits im Salon, AWC, der

Frankfurter Weintrophy und zahlreichen anderen Wettbewerben aufgenommen und ausgezeichnet.



Ansprechperson:
 Weinberaterin Monika Leitner-Rothmund
 mo.rothmund@gmail.com
 Tel. 0664 241 85 76

Endet der Immo-Höhenflug?

HANDELN SIE JETZT!



** Jetzt kostenlose
Bewertung einholen!*

Immobilienverkauf ist eine Herzensangelegenheit.
Wir sind für Sie da!

RR

Rainer Rothmund
rainer.rothmund@real.at
+43 664/ 122 4650

REAL
Immobilien

*Der kostenlose Bewertungszeitraum bezieht sich vom 01.03 - 31.03.2022.
Nicht mit anderen Aktionen und Rabatten kombinierbar!