

Pilotenreise - IFR-Training in Florida 2008

Endlich geht es los. Die lange Zeit des Vorbereitens ist vorbei. Ich hab zwar nicht alles planmäßig so auf die Reihe gebracht wie geplant, doch freue ich mich jetzt schon, dass es nun endlich los geht. Letzte Vorbereitungen im Büro - Mitarbeiter instruieren, Anweisungen, alte Sachen aufarbeiten, man will doch mit einem ruhigen Gefühl wegfliegen. Abreise ist am Montag, den 03.11.08 in München. Der Shuttle Service von SMS Mietwagen Service soll mich am Montag abholen. Die Zeit bis dahin ist bestens geplant - Abschied, Familie, Freunde.... Auf die Flugschule www.sunstateaviation.com bin ich über das Internet gestoßen. Eine moderne Cessna Flugschule - so steht es im Internet. Ich hab geplant, den IFR-Instrumentenflugschein zu machen. Dazu werden ich ca. 20 Stunden am Simulator und ca. 20 Stunden mit einer Cessna 172 Skyhawk fliegen. So ist der Plan!

1. Tag: Flug nach Orlando - Kissimmee

Abholung mit dem Transferbus von zu Hause. **SMS Mietwagenservice**, hatte zuerst Schwierigkeiten mich zu finden. Fahrt nach **München**. Den Flug von München nach Frankfurt habe ich pünktlich erreicht. Das CheckIN ging ebenfalls ganz einfach. Der Abflug von München ist um ca. 30 Minuten verspätet, aber in Frankfurt habe ich genügend Zeit. Ankunft in **Orlando Int. Airport**. Einreise ganz problemlos. Ich hab ein Auto von Alamo über Holiday Cars gebucht. Das Auto steht für mich parat und nun geht es los Richtung Süden nach **Kissimmee**. Gleich bei der Auffahrt steht Kissimmee angeschrieben und so ist es kein Problem dort hin zu kommen. Doch nun was, wenn man dann bei der Abfahrt Kissimmee steht und dann gibt es keine weiteren Schilder mehr die nach Kissimmee führen? Kurzum hab mich ein wenig verfahren, weil ich die falsche Richtung erwischt hab. Dennoch mit ein wenig Verspätung hab ich das **Super 8 Motel** in der Vine Street erreicht. Das Zimmer ist im ersten Stock und verfügt über zwei Betten, da muss ich mir wohl noch jemanden einladen. Ich bin dann noch in eine Kneipe und hab einen Chef-Salat gegessen. Diese Kneipe ist speziell für Südamerikaner(innen) und hier sind lauter rundlichere Damen und noch dickere Männer und laute Musik.

2. Tag: Einweisung in der Flugschule Kissimmee

Frühstück/Laufen 40 Minuten. Das Wetter ist nicht so schön. Im Motel gibt es Continental Breakfast. Ich suche die **Sunstate Aviation flight school** in Kissimmee. Der Flughafen ist ziemlich groß und weil es vier Pisten gibt, gibt es auch vier Möglichkeiten, wo die Flugschule sein kann. Und wie immer im Leben - ich musste zuerst alle 4 durchmachen, bis ich die Flugschule finde. Das Gebäude ist eher älter und alles wirkt schon ein wenig abgewohnt, aber die Atmosphäre ist herzlich. Ich erfahre, dass mein Fluglehrer mich schon für 03.11.08 eingeplant hatte. Heute geht es darum, meinen US- Flugschein, den ich ja schon habe, wieder zu verlängern. Und weil schon mehrere Jahre seit meiner letzten Verlängerung vergangen sind, muss ich eine theoretische und eine praktische Einweisung machen. Mensch - ich hab schon wieder alles vergessen! In einem dreistündigen Gespräch erarbeiten wir gemeinsam die noch offenen Punkte der Fragenliste. Mit dem Fliegen wird es heute ohnedies nichts mehr, denn das Wetter erlaubt momentan keinen Start, weil wir 1000 Feet Mindesthöhe fliegen müssen und die Wolkenbasis jedoch nur 900 feet ist. Nach der Theorie soll morgen die Praxis erfolgen. Ich fahre zurück in mein Hotel. Und nachdem ich nichts gegessen habe, fahre ich nach down town Kissimmee und kauf mir in einer Pizzeria eine schöne amerikanische Pizza und weil happy hour ist auch gleich zwei Bier dazu. Fahre zurück ins Hotel. Nachdem heute die Wahlen sind, schau ich mir im TV noch die Ergebnisse an. Barak Obama ist der neue Präsident der Vereinigten Staaten. Zurück ins Hotel, die Pizza liegt schön im Magen, die Zeitumstellung tut das ihre dazu und im nu bin ich eingeschlafen.



3.Tag: Erster Flug

Frühstück/Bald eingeschlafen – bald aufgestanden – so bin ich schon früh morgens 40 Minuten laufen gegangen um die Gegend zu erkunden. Die Immobilienkrise macht auch hier nicht halt und so sind sehr viele Shopping Center einfach geschlossen, überall stehen riesige Geschäftsflächen frei. Heute um 10.00 Uhr werde ich meine ersten Flüge absolvieren. Ich hab mir schon mal den Flugfunk von Kissimmee angehört – na das wird am Anfang wieder ein Spaß werden. Mein Fluglehrer heißt Terry und ist sozusagen ein „alter Hase“. Unsere Maschine, eine Cessna 17 Skyhawk mit der Kennung N751VA, steht parat. Alle Flugzeuge sind in einem sehr guten Zustand. Das Garmin 1000 bietet viel, jedoch brauche ich da sicher noch einige Zeit um mich damit auszukennen. Wir fliegen von Kissimmee zwei touch and go und einen kurzen Abstecher in den Süden. Allerdings ist die Wolkenuntergrenze immer noch sehr niedrig und so können wir keine stall Übungen machen, weil wir dazu mindestens 3000 ft brauchen. Die Landungen funktionieren ganz gut. Den Funk macht Terry am Anfang. Bei den Flügen am Nachmittag ging es dann schon ein wenig besser und ich hab auch schon den Funk übernommen, allerdings ist es sehr gewöhnungsbedürftig, weil es doch sehr anders ist als zuhause. Ich hoffe, mein Fluglehrer Terry hat gute Nerven, denn die wird er die nächsten zwei Wochen brauchen. Wir sind um 18.00 Uhr fertig und ich gehe in ein nettes Restaurant gleich um die Ecke. Hier isst man für 10 Dollar inkl. Getränke. Ich hab vor, heute noch zu lernen, doch leider hab ich die Zeitumstellung (-6 Stunden) immer noch nicht verkraftet, außerdem liegt mir der Hamburger im Magen und so schlafe ich sofort ein – mit dem Lernen wird es heute Abend nichts.



4. Tag: Flugsimulator

Heute ist ein schöner Tag – blauer Himmel aber eher kühl. Gerade ideal zum Laufen in der Früh. Die Häuser in Kissimmee haben alle keinen Gartenzaun, alles ist offen, der Rasen stets sauber geschnitten, die Häuser sauber aber nicht luxuriös. Ich laufe ca. eine Stunde und dann ab in die Dusche/Frühstück (Continental breakfast – Toast, Marmelade, Butter Kaffee, Orangensaft) und dann noch eine Stunde lernen für das Garmin 1000. Um 10.00 Uhr erwartet mich schon Terry am Flugplatz und los geht es am Simulator: Autopilot, CDI, GPS – Training. Der Simulator fliegt sich ganz anders als das Flugzeug im „richtigen Leben“ aber nach einigen Übungen bringe ich das schon hin. Mittagessen im Restaurant gleich um die Ecke. Salat mit Hühnerstreifen sagt man bei uns, hier ist das ganze ein wenig deftiger mit Cheddar Käse, also ein wenig üppiger. Um 16.00 bis 18.00 Uhr – fliegen. Constant speed, constant climb & descents, strait in level flight und das ganze mit der Kappe auf, die die Sicht ausschließlich auf die Instrumente freigibt. Da kommt man ganz schön ins Schwitzen und das obwohl ruhiges Wetter ist. Nach zwei Stunden turnen am Himmel reicht es für den Tag. Ich bin fertig – fahre zurück ins Hotel und will mich nur kurz mal ausrasten und schlafe natürlich sofort ein. Einerseits die Anstrengung vom Fliegen, aber auch die Zeitumstellung macht mir noch zu schaffen. Auf das Abendessen wird verzichtet.



5. Tag: Flugübungen, Simulator & Theorie

Frühstück schon um 06.15 Uhr, weil es heute schon um 07.00 Uhr losgeht. Das Wetter ist herrlich, zwar noch ein wenig frisch, aber die kurze Hose genügt. Ich checke die Maschine, mein Lehrer Terry kommt ein wenig später (traffic jam). Wir fliegen wieder einige Übungen wie constant climb & descents, standard rate turns und so weiter. Der zweite Block ist von 11.00 bis 13.00 Uhr. Es ist herrliches Wetter, jedoch einige Cumulus Wolken und das heißt „Thermik“. Wieder geht es „mit meinem Super Hut“, constant climbs, constant descents, steep-turn usw. Das war heute morgen noch leichter, denn da gab es keine Thermik. Irgendwie macht der Flieger immer etwas anderes, mal ist die Geschwindigkeit zu hoch, dann übersehe ich wieder die Flughöhe usw. Es ist zum verzweifeln! Mein Fluglehrer schaut aber immer noch nicht grantig und daher glaube ich, dass dieses Problem alle haben. Heute hab ich zum ersten Mal einen Mc Donalds besucht. Um US 10 Dollar kannst Du Dir hier wirklich den Bauch voll hauen. Am Nachmittag steht Simulator und Theorie am Programm. (Compaß error usw.) Heute lernen wir „craft“ – das sind die IFR-Freigaben (clearing, routing, altitude, frequency, transponder) und anschließend „fliege“ ich im Simulator. Es gelingt immer besser, aber ich bin noch weit davon entfernt ein Profi zu sein. Im Simulator fliegen wir einen „non precision approach“ und einen „precision approach“. Dabei lernt man zu verstehen, wie wichtig es ist, genaue Höhen, Sinkraten, Steigraten usw. zu fliegen. Nach getaner Arbeit schau ich noch in eine Kneipe und kauf mir noch ein oder zwei Bier. Rauchige Stimmung, ein wenig schmutzdelig, genauso wie ich es mag. Zurück ins Hotel ich bin müde. Das Abendessen



fällt wieder mal aus.

6. Tag: Flugübung, Theorie

Laufen um 07.00 Uhr – 40 Minuten. Mittlerweile kenne ich die Gegend schon ganz gut. Kissimmee ist ein völlig verschlafenes Nest. Es gibt keine Bars oder Diskotheken – nur zwei Pubs. Das Wetter ist sehr schön, obwohl in der Karibik gerade ein Hurrikan wütet. Die Temperatur so um die 20 Grad. Heute hat Terry (mein Fluglehrer) frei und ich fliege um 10.00 Uhr mit einem anderen Fluglehrer. Sein Name ist Luis und er kommt aus Puerto Rico, lebt schon einige Jahre in Florida und ist 26 Jahre alt. Wir starten Richtung Westen: Steep turn to the left, steep turn to the right, constant climb, constant descent, vectors to the runway usw. Das alles sehr rasch hintereinander, so lange bis ich mich überhaupt nicht mehr auskenne. Zum Schluss noch eine miese Landung, gut dass ich heute nur einen Flug habe. Mittagessen um die Ecke – Nachmittag frei – natürlich nicht - lernen ist angesagt! Dazu bewege ich mich jetzt zum Pool und lege mich in die Sonne. Das Nützliche mit dem Angenehmen verbinden, so soll es sein. Blauer Himmel bis zum Sonnenuntergang. Mein Hotel ist zwar keine 5-Sterne-Absteige, sondern ein einfaches Motel, aber es hat zumindest einen Pool. Ich lerne bis zum Sonnenuntergang und dann geht es im Zimmer weiter mit Theorie am PC, aus dem Programm „Cleared for Approach“. Ich hab ein Budweiser light aufgemacht, weil der Stoff so trocken ist und ein paar Nüsse dazu und so verbringe ich den heutigen Abend – bis die Augen zufallen.

7. Tag: Flugübungen

06.00 Uhr aufstehen – Ich mach mir einen Kaffee im Zimmer, checke meine Mails und dann geht es schon los zum Flugplatz. Das Wetter ist schön und es ist angenehm kühl. Ich treffe Terry um 07.00 Uhr und wir checken die erste Maschine. Leider gibt es ein Problem mit einem Instrument und wir müssen eine andere nehmen, ist ja eh egal, die 172 SP-Garmin schauen ja sowieso alle gleich aus. Wir fliegen wieder gewohntes Programm und zusätzlich "partial Panel", das heißt, es werden einige Instrumente abgedeckt und ich muss die Maschine mit den verbleibenden Instrumenten fliegen. Das Foto ist vom Garmin 1000 Glascockpit der Cessna 172SP (N447JK), mit der ich heute fliege. Ich fliege ja jeden Tag mit einer anderen Maschine. Die haben da eine Menge herumstehen. Funk und Landung passen. Es ist Sonntag und die Stadt schläft noch um 07.00 Uhr. Nach der Landung beobachte ich, wie ständig Privatjets starten und landen. Woher haben die so viel Geld, von unseren Aktien? Mein nächster Flug ist um 11.00 Uhr, ich nützte die Zeit zum Frühstück und Lernen. Programm wie gehabt, zusätzlich „power on stall“, „power off stall“, das heißt das Flugzeug in einen Zustand zu bringen, in dem es nicht mehr fliegen will und dann „recover n“, um wieder einen stabilen Flugzustand herzustellen – klingt spannend – ist aber ein ganz normales Manöver. Mein Fluglehrer ist ein sehr geduldiger Mensch, Gott sei dank. Wir fliegen von 11.00 bis 13.00 Uhr – anschließend Mittagessen bei „Kentucky fried Chicken“, ein halbes Hendl mit Pommes und Pepsi Cola um nur USD 5,60 und man ist satt. Gesund gegessen wird dann wieder zuhause. Hier leben fast mehr Hispaniolas, also spanisch sprechende Amerikaner, als englisch sprechende. Fast glaubt man in Mexiko zu sein, nicht in Florida. Der Nachmittagsflug fällt heute aus. Terry erklärt mir, dass ich morgen meinen ersten „Progress check“ habe. Das heißt, dass der "chief instructor" der Flugschule mit mir morgen das Gelernte abprüft und dann befindet, ob ich den nächsten Schritt machen kann bzw. ob ich bereit dafür bin. Ich nützte die Zeit am Nachmittag zum joggen und anschließend bereite ich mich auf einen „Progress check“ vor. Am Abend Lernen!

8. Tag: Fortschrittskontrolle

Wieder ein schöner morgen, aber sehr frisch (ca. 15 Grad). Rasch aus dem Bett, in die Laufschuhe und los geht's. Ich laufe wieder ca. 40 Minuten, duschen, frühstücken, lernen. Heute hab ich um 10.00 Uhr meinen „Progress check“. Terry hat mich sozusagen abgegeben und den „Progress check“ macht Jeff Sullivan. Wieder eine andere Maschine, die N1688C. Das Programm läuft ganz gut ab. Wir machen im Prinzip alles durch und zusätzlich üben wir Kompassdrehfehler, und fliegen ohne PFD (primary Display) also ohne die großen G1000 Schirme. Die verbleibenden Instrumente, Kompass, Höhenmesser, Fahrtmesser und künstlicher Horizont, müssen genügen – sie genügen auch. Nach 1 ½ Stunden sind wir fertig und ich lande sicher und präzise auf der Runway 06. Übrigens, Kissimmee hat 4 Pistenrichtungen: 06-24 und 15-33, der Tower bestimmt welche in Betrieb ist. Interessant wird es dann, wenn z.B. bedingt durch Wind, die Pistenrichtung geändert wird, denn dann müssen alle in der Platzrunde fliegenden Flugzeuge umgeleitet werden. Manchmal kommt es auch vor, dass z.B. Jets eine andere Piste zugewiesen



bekommen als die, die in der Platzrunde fliegenden Flugzeuge verwenden. Dann heißt es ganz besonders acht geben, denn der Tower koordiniert das und man muss den Anweisungen des Towers genau folgen. Mein nächster Flug ist um 14.00 Uhr, wieder mit einem anderen Fluglehrer, sein Name ist Jarid James. Mittagessen bei Mc Donalds. Wir beginnen mit VOR Navigation, das heißt mit dem Fliegen nach „Funkfeuer“. Diese Funkfeuer stehen meist an größeren Airports und werden zur Navigation genutzt. Sie senden 360 Signale – so genannte Radiale aus, die man im Flug ansteuern und mit denen man super navigieren kann, wenn man die richtigen Knöpfe dreht und drückt. Das hab ich heute versucht, aber es hat nicht immer funktioniert. Wir sind auf jeden Fall eineinhalb Stunden so im Kreis geflogen und haben dabei immer wieder die bereits gelernten Übungen wiederholt. Mein Fluglehrer Terry ist irgendwie verschwunden, ich glaube den hab ich schon verbraucht, schade drum, war ein guter Fluglehrer. Möglicherweise gönnt er sich aber auch nur eine Pause. Am Abend werde ich mit einem Fliegerkollegen zum Essen ausgehen, sonst verlernt man ja die normale Sprache, denn nur immer im Fliegerenglisch zu sprechen, macht ja auch keinen Spaß. Vor dem Abendessen muss ich aber noch meine Lektionen für morgen lernen.

9. Tag: Flugübungen

Frühstück – Heute schon um 08.00 Uhr Training. Ich lass mir heute von 08.00 bis 10.00 Uhr von Jeff am Simulator erklären, wie das mit den VOR's, sprich Funkfeuer, am Garmin 1000 genau funktioniert. Da gibt es Radiale von und zur Station und als Pilot muss man immer wissen in welcher Relation man zum jeweiligen Funkfeuer ist. Das klingt einfach – ist es aber nicht. Wir arbeiten daran und am Ende der Lektion kann ich sagen – „I have it“! Jeff ist wirklich ein guter Fluglehrer, er erklärt klar verständlich und alles ist nachvollziehbar. Nächster Flug um 11.00 Uhr und dann werden wir das, was am Boden noch klar war, im „Echtbetrieb“ sehen, also in einem Flugzeug, das sich in der Luftmasse bewegt und bei dem sich dementsprechend die Anzeigen ändern. Das Wetter ist schön, am Morgen eben wieder frisch, und gegen Mittag ziehen Wolken auf, aber es bleibt „heiter“. Wider Erwarten verläuft der Flug super, vom Start bis zu den Flügen mit den VOR's, alles perfekt. Wir fliegen wie immer Richtung Süden. Kissimmee liegt direkt unter der Ein- und Abflugsschneise von Orlando. Also über uns sausen die Verkehrsmaschinen und wir dürfen nur zwischen 600 bis 1.500 Fuß steigen, erst wenn wir eine bestimmte Entfernung von Orlando haben, dürfen wir höher rauf. Zurück nach Kissimmee und 45 Min. Mittagspause – Mc Donalds, denn die haben einen guten Salat. Von 14.00 bis 16.00 Uhr, wieder Flug mit Jeff. Diesmal ist es mir gelungen ein Foto zu machen, denn ich will Euch ja den Blick von oben nicht vorenthalten. Das Land ist sehr flach, viele Seen und auch viel Natur. Landung in Kissimmee bei relativ starkem Wind (ca. 20 Knt.) und dann Nachbesprechung. Dabei hat mich darauf Jeff aufmerksam gemacht, dass ich mit meinen „Labs“, also mit meinen Computer-Lernprogramm, etwas ins Hintertreffen gekommen bin und ich jetzt „dringend“ nachlernen muss, weil sonst läuft mir die Zeit davon. Gesagt getan, gleich nach meinem letzten Flug lerne ich am Zimmer und mache einige Kapitel durch, sodass ich wieder halbwegs am Level bin. Dazwischen geht sich aber immer noch 40 Minuten Laufen aus und spät am Abend dann auch noch eine Pizza. Ich werde nun noch ein „Lab“, also eine DVD durchmachen und dann husch husch ins Körbchen, morgen ist um 08.00 Uhr der nächste Flug für mich gebucht.

10. Tag: Flugübungen, Flugsimulator

Frühstück – um 08.00 Uhr ist mein erster Flug. Ich träume schon von der IFR Fliegerei, (Alpträume) nachdem ich gestern bis 11.00 Uhr gelernt habe. Heute um 08.00 Uhr fliegen. Ich checke wie immer die Maschine, Jeff und ich fliegen Richtung Südwesten und machen unsere Übungen. Neu dazu kommt heute das „arching“, das heißt fliegen eines Halbkreises mit einer bestimmten Entfernung zu einem Funkfeuer. Das Wetter ist heute interessant, denn es ist windig, warm und wolkig. Das heißt wir müssen einige male den Wolken ausweichen, es ist aber egal, denn wir trainieren ja für IFR. Von 10.00 bis 12.00 Uhr lernen am PC. Ich muss wie gesagt schauen, dass ich mit meinen „LAB's“ (Kapitel) nachkomme und es wird mit jedem Kapitel schwieriger. Wie fliegt man ein Holding, was sind die Wetterminima für VFR? usw. Es kommt immer mehr an Stoff dazu – mein Kopf ist voll! Es wird Zeit, dass ich die Festplatte wieder mal „reorganisiere“, aber nicht einmal dazu bleibt Zeit. Ich geh jetzt Mittagessen (Mc Donalds, dort haben's den besten Salat) und um 13.00 Uhr ist mein nächster Flug geplant. Aus dem Flug wird nichts, denn es zieht vom Süd-Westen eine Regenfront herein. Der Wetterbericht hat schöner gesagt, aber das ist auch in Amerika so wie bei uns – „Die lieben Meteorologen“, sagen immer das falsche Wetter voraus. Wie in der Fliegerei üblich, gibt es immer einen „Plan B“ – also Simulator. Jeff und ich üben Holdings (Das sind - wie man so sagt: Warteschleifen). Was am Anfang noch schwer verständlich war, ist jetzt zumindest theoretisch klar. Das Ganze am



Simulator dann praktisch „im Echtbetrieb“ zu fliegen, ist nochmals was anderes und dann das Ganze im „richtigen Flugzeug“ wird nochmals eine Stufe höher. Wir arbeiten von 13.30 bis 15.30 an den Procedures und dann zurück ins Zimmer. Mails checken – und dann steht heute noch Laufen am Programm und: Lernen – ich muss nun versuchen zwei bis drei „LAB's“ also Kapitel voraus zu sein. Es läuft mir einfach die Zeit davon. Hab ich am Anfang noch geglaubt, die 4 Wochen werden sich ziehen, so hab ich jetzt Angst, dass sich das Ganze gar nicht mehr richtig ausgeht. Außerdem hat mir Manuela vom Büro per Mail mitgeteilt, dass mein Lufthansaflug gestrichen wurde und so muss ich jetzt zwei Tage früher zurückfliegen! Da soll mir nochmals einer sagen, die Lufthansa ist die beste Lösung für unsere AUA! Das Abendessen werde ich ausfallen lassen und dafür „ordentlich Stoff einwerfen“ – natürlich Lernstoff.

11. Tag: Flugübungen, Flugsimulator

Frühstück mit Francis, er kommt aus Kenia und macht hier seinen Commercial Pilot License. Um 08.00 Uhr treffe ich Jeff. Bei Sunshine State Aviation, bei meiner Flugschule also, sind heute drei neue Cessna ausgestellt. Eine 172, eine 210 und eine Cessna 400 (siehe Foto), denn die haben heute „open house“. Die Cessna 400 wurde ursprünglich von der Firma Lancair gebaut, diese ist aber in Konkurs gegangen und Cessna hat diese Firma gekauft und daher heißt die Lancair jetzt Cessna. Endlich hat Cessna mal ein vernünftiges Flugzeug im Programm, allerdings kostet das ca. USD 550.000, also auch nicht gerade ein Schnäppchen. Jeff und ich fliegen heute wieder Richtung Süden, allerdings müssen wir über die Wolken, denn die Basis liegt bei ca. 1.600 ft. Über den Wolken üben wir Holdings, allerdings ist der Wind relativ stark und es gelingt mir nicht immer meine Übung zur vollsten Zufriedenheit zu erledigen. Wir turnen da ein wenig rum und dann wieder unter die „Wolkendecke“ nach Kissimmee. Hier halten sich wirklich alle an die Regeln, also sie werden alle ein wenig nervös, wenn nicht immer gleich ein Loch zum absteigen ist. Der Grund liegt darin, dass falls die Basis unter 1.000 Fuß geht, der Flugplatz für Sichtflug gesperrt wird und dann nur mehr IFR Flüge landen dürfen. Für IFR sind wir aber noch nicht so weit, denn wir üben ja noch, also müssten wir in diesem Fall einen anderen Platz anfliegen. Zurück ins Zimmer lernen, dann um 12.00 Uhr nächster Flug geplant, doch leider ist das Wetter nicht gut genug (zumindest für meine nervösen Fluglehrer) und daher gehe ich mich Jarid in den Simulator. Wir fliegen wieder Holdings und ich muss Euch sagen, es wird nicht jeden Tag besser, sondern schlechter. Ich hab Probleme im Holding meine Höhe zu halten, hab immer wieder Orientierungsprobleme, wo bin ich, wo muss ich mein Fix setzen, damit ich mein Holding beginnen kann, in welche Richtung starte ich das Holding ? usw.. Wenn mir das vorher jemand gesagt hätte wie schwer das ist, ich glaube ich hätte es lassen. Weil die drei neuen „Cessnas“ präsentiert werden, gibt es heute „gratis Pizza“, so erspare ich mir den Mc Donalds. Ich bin schon um 14.00 Uhr fertig und so hab ich Zeit zum Lernen. Ich gehe einkaufen und wer glaubt, dass das so einfach ist, der täuscht sich. Es gibt hier in der Nähe mindestens 4 große Einkaufszentren, doch keines davon bietet Lebensmittel an. Von Textil über Gartengeräte, alles ist zu haben nur nicht Brot, Obst und Gemüse. Dafür gibt es ca. 3 KM entfernt Walmart und dieses Shoppingcenter hat alles, aber ohne Auto ist man aufgeschmissen. Beim Lernen ist die Luft raus, ich zisch mal zwei drei Budweiser Bier und dann lass ich es für heute, hoffentlich bin ich morgen besser motiviert.

12. Tag: Flugsimulator, Flugübungen

Heute geht es erst um 10.00 Uhr los. Ich bin jetzt bei CD Nr. 17 von 23, also es geht ganz gut voran, allerdings verstehe ich nicht alles und brauche da sicher noch Hilfe vom Fluglehrer. Heute startet in Cap Canaveral auf der NASA Station ein Space Shuttle und es kann daher sein, dass der gesamte Luftraum gesperrt wird. Das Shuttle Endeavor wird um 07.55 pm starten. Ich werde versuchen ein Foto zu machen, denn man sieht das angeblich auch von hier aus. Um 10.00 Uhr ist natürlich wieder nichts zum fliegen, weil das Wetter „below minimum“ ist und daher Starts nur für IFR Verkehr möglich ist. Na dann gehen wir halt wieder in den Simulator mit Jeff, Holdings, Arching – wie gehabt. Das Ganze bis 12.00 Uhr, dann zurück ins Hotel, und 45 Minuten Laufen. Es hat momentan ca. 28 Grad, also komm ich ganz schön ins Schwitzen. Mittagessen im Zimmer und dann Lernen bis 16.00 Uhr. Um 16.00 Uhr fliege ich mit Jeff und diesmal haben wir einen Franzosen mit uns, Jean Paul, der auch sein IFR-Rating macht. Er sitzt hinten und beobachtet mein Werken vorne. Ich hab den Eindruck, ich mache überhaupt keine Fortschritte. Wir fliegen bis kurz vor 18.00 Uhr und landen praktisch schon in der Dunkelheit. Es ist wunderschön, einen beleuchteten Flughafen anzufliegen. Heute ist der heißeste Tag seit meiner Ankunft in Florida. Wir haben auch jetzt um 18.00 Uhr immer noch ca. 28 Grad, dann noch die Anweisungen von meinem Fluglehrer, da kommt man ganz schön ins Schwitzen. Am Abend gehe ich mit Jean Paul Abendessen, bis dahin Lernen am Computer. Um 18.55 Uhr



wurde die Raumfähre Endeavor abgeschossen. Man konnte das ganz gut von hier aus sehen, doch leider bin ich um wenige Sekunden zuspät gekommen um die Startphase zu sehen.

13. Tag: Theorie, Flugübungen

Frühstück – 08.00 Uhr am Flugplatz. Leider ist der Platz heute wieder für VFR gesperrt, weil die Wolkenbasis zu niedrig ist. Ich hab dafür mit Jeff Theorie durchgemacht. Ich komm einfach nicht weiter, keine Ahnung, wie ich das in der geplanten Zeit schaffen soll, wenn es in diesem Tempo weitergeht! Wir haben noch nicht einmal damit begonnen IFR Landeanflüge zu machen und da gibt es ja viele verschiedene, VOR, NDB, GPS usw.. Ich bin mittlerweile schon bei CD 20 von 23, also schon knapp am Ziel und dann kann ich endlich anfangen, mich mit der Prüfungs-CD auf die Prüfung vor zu bereiten. Mittags ist ein starker Regenschauer durchgezogen und wenn es hier regnet, dann ordentlich. Um 14.00 Uhr war mit Jeff der Flug geplant, gekommen ist er um 15.00 Uhr. Nun gut, wir fliegen nach Canbe, das ist eine fiktive Markierung, die man mittels GPS finden muss und dann mittels VOR dann Holdings fliegt. Es gibt natürlich ganz genaue Procedures wie solche Holdings zu fliegen sind und es klappt soweit ganz gut. Dann nach mehreren Runden, Flug weiter das so genannte „arching“, bei dem man einen genau definierten Bogen fliegen muss, das Ganze mit VOR und DMA (distance measuring equipment). Dabei redet mein Fluglehrer permanent drein und kommentiert jede auch noch so kleine Abweichung, so lange bis ich mich überhaupt nicht mehr auskenne. Das sag ich ihm dann auch. Faktum ist, dass es unmöglich ist, innerhalb kürzester Zeit perfekte Manövers zu fliegen. Bei der Nachbesprechung wollte ich dann wissen, wie es denn überhaupt aussieht und mein Fluglehrer bestätigte meine Befürchtungen, dass ich mit den Übungen viel zu weit hinten bin, um wirklich innerhalb von 3 Wochen den Schein zu machen. Schon gar nicht in zwei Wochen, denn die sind am Dienstag ja schon um. In zwei Tagen bin ich 14 Tage hier und hab immer noch nicht alle DVD's durch, und bei durch meine ich – gesehen – nicht verstanden. Ich werde am Montag bei meinem nächsten „progress check“ entscheiden, ob es überhaupt einen Sinn macht, weiter zu machen, denn es wäre sinnlos bis zum Schluss zu lernen und dann doch keine Prüfung machen zu können. Dann würden sich einerseits die Kosten verdoppeln und andererseits wäre dann auch nicht gesichert, dass ich wirklich den ganzen Stoff intus habe und die Prüfung machen kann. Kurzum – entweder es ändert sich bis Montag gravierend und ich mach weiter oder ich mach halt Fliegerurlaub und chartere mir eine Maschine und fliege halt in Florida herum. Nach diesen frustrierten Erlebnissen muss ich in die frische Luft und gehe eine Stunde Laufen.

14. Tag: Flugübungen

Frühstück, das Wetter ist herrlich, aber gegen gestern hat es um mehr als 10 Grad C abgekühlt, es hat somit ca. 15 Grad. Lernen bis 11.00 Uhr. Dann Fliegen mit Jefrid. Wir fliegen Richtung Süd-Westen – Holdings. Diesmal funktioniert das halbwegs gut. Jefrid meint, dass es passt. Ich habe die Ehre, mit der neuesten Maschine der Sunshinestate zu fliegen und bin laut Jefrid überhaupt der erste Student, der mit der Maschine fliegt. Alles riecht noch neu, aber sonst ist es halt auch nur eine Cessna 172, wenn auch mit der feinsten Avionik am Markt. Jefrid hat mir erzählt, dass er für seinen IFR Flugschein drei Monate gebraucht hat und dass er einmal durchgeflogen ist, also wie soll ich als „Nicht-Amerikaner“ den Schein dann in zwei Wochen schaffen? Am Montag wird es ein klärendes Gespräch mit dem Chef der Flugschule Steve Greham gehen! Mittagessen bei Burger King und dann Lernen im Zimmer, mit den DVD's werde ich heute fertig, also hat es genau 14 Tage gedauert, bis ich alle DVD's durch hatte, obwohl ich schon 4 DVS's in Österreich gelernt habe. Am Nachmittag steht heute kein Flug mehr am Programm und ich hab heute noch Laufen eingeplant. Mit Jean Paul eventuell noch essen gehen. Am Dienstag treffe ich Rainer, der zufällig in Ft. Lauderdale ist und werde mein Programm unterbrechen.

15. Tag: Gespräch mit Sunshinestateaviation

Während der Nacht ist es sehr kalt im Zimmer, ich muss die Heizung aufdrehen. Am Morgen herrliches Wetter, blauer Himmel – aber kalt. Beim Gespräch heute mit Steve Greham ist herausgekommen, dass es keinen Sinn macht, weiter zu fliegen, denn es geht sich mit Sicherheit nicht aus, dass ich den Schein fertig mache und zudem würden sich die Kosten nunmehr verdoppeln und daher hab ich beschlossen, mit dem IFR Training aufzuhören und statt dessen noch einige Stunden VFR – also nach Sichtflug zu fliegen, denn die Flugstunden sind um mehr als 50 % billiger als bei uns in Europa. Ich hab mit Will



ausgemacht, dass wir ab Freitag einige Flüge gemeinsam unternehmen. Will kommt aus England, hat den PPL und sammelt Stunden hier in Amerika. So können wir gemeinsam einige schöne Flüge machen, bis zu meinem Rückflug am 02.12.08. Es ist schade, dass sich das mit dem IFR Schein nicht ausgeht, aber ich konnte natürlich viel Erfahrung sammeln und die Stunden IFR sind nicht verloren, denn die werden auch in Europa anerkannt. Klar ist jedoch eindeutig, dass so wie es auf der Webseite von Sunshinestateaviation steht, nicht möglich ist, innerhalb 14 Tage einen IFR Schein zu machen. Dazu müsste man: 1) Native-speaker sein (also Englisch sprechend), 2) Die LAB's, also die DVD's schon zuhause gelernt haben und wenn möglich auch schon den Test in Europa gemacht haben, 3) Ein wirkliches Talent sein, 4) auf Garmin 1000 den PPL gemacht haben und 5) die 50 Stunden „cross country“ ebenfalls in Amerika auf einer Cessna mit Garmin 1000 geflogen haben. Wenn alle diese 5 Punkte zutreffen, gibt es eine gute Chance den Schein in 14 Tage zu machen. Alle 5 Punkte treffen auf mich nicht zu und daher breche ich das IFR Training heute ab. Das ist eine Entscheidung die weh tut, zumal meine Ambitionen dafür ja da gewesen wären, aber man muss der Realität ins Auge schauen. Ich mach jetzt bis Freitag ein wenig Urlaub in Ft. Lauderdale und dann fliege ich wie gesagt noch in Florida rum und sammle so auch weitere Erfahrung und Flugstunden und zudem macht es auch mehr Spaß. Ich hab heute noch einen freien Nachmittag, den ich am Pool verbringen werde, obwohl es sehr kalt ist, aber ich möchte noch ein wenig Farbe „schintn“. Dann werde ich Laufen gehen und am Abend fliege ich mit Jean Paul (der Franzose) mit, denn der macht IFR Training und da kann ich hinten drinnen sitzen und da lernt man natürlich auch dabei. Und morgen geht es nach Ft. Lauderdale. (Foto Jet vor 172 bei der Sunshinestate Aviation)

16. Tag: Fort Lauderdale, Miami

Frühstück - Ich hatte heute ein Gespräch mit Francis. Er ist ebenfalls frustriert, denn auch bei ihm dauert die IFR Ausbildung mindestens ein Monat und er hat ebenfalls wesentlich kürzer kalkuliert, bzw. es wurde ihm auch so gesagt. Er hat den PPL hier gemacht und muss nun 15 Stunden cross country fliegen, damit er überhaupt den IFR-Schein machen kann. Ihm laufen genauso wie mir die Kosten davon, nur mit dem Unterschied, dass Francis den Berufspilotenschein machen will und er daher keine Wahl hat, er muss weitermachen, auch wenn sich die Kosten verdoppeln. Ich hab vereinbart, auch mit ihm einige Stunden zu fliegen, sodass wir uns die Kosten teilen können. Auf jeden Fall fahre ich jetzt mal nach **Ft. Lauderdale**. Ich fahre aber nicht die kürzeste Route, sondern über Melbourne, Vero-Beach, Boca Raton, Palm Beach nach Ft. Lauderdale die ganze Küste entlang auf der 1er bzw. auf der A1A, das ist die Strecke am Beach entlang. Es ist wunderschön, das Wetter herrlich und es gibt auch viel zu sehen. Vor allem die Villen der Superreichen entlang der Strecke von Vero-Beach bis nach Ft. Lauderdale sind ein Wahnsinn. Hunderte, wenn nicht tausende Luxusvillen vom Feinsten. Viele davon direkt am Privatstrand, vor fast jedem Haus steht ein Luxus Schlitten a la Bentley, Mercedes usw. und bei vielen liegt am Steg vor dem Haus noch dazu die Luxusyacht, mit der man gleich mal in die Karibik absauen kann. Freunde, da machen wir was falsch – da stimmt was nicht, denn so viel Geld wie hier verbaut wurde, kann man nicht verdienen! Schön zum Anschauen ist es in jedem Fall. Ich hab die Fahrzeit total falsch berechnet, denn ich bin 7 Stunden unterwegs, bis ich in Ft. Lauderdale bin. Mein lieber Freund Rainer ist wie vom Erdboden verschwunden. Seine Frau hat mir noch geschrieben, dass er heute, also einen Tag später als geplant ankommt, weil Air France streikt, aber er meldet sich auf keines meiner SMS bzw. E-Mails. So nun bin ich in Ft. Lauderdale und Rainer ist nicht da. Wenn sich der liebe Freund nicht meldet, dann fahre ich lieber nach **Miami** und treffe ihn morgen, denn in Miami ist mehr los als in Ft. Lauderdale. Noch eine Stunde Fahrt und dann beginnt das Hotelsuchen. Ich finde ein von außen nettes „art deco“ Hotel und als ich einchecken will, stelle ich fest, dass Kakerlaken überall herumkrabbeln. Obwohl ich bereits eingchecked bin, checke ich wieder aus und finde gleich um die Ecke ein nettes Hotel **"The Tropics"** – ebenfalls „art deco“ und um 85 USD kann man auch über den Preis nicht jammern. Es sind viele junge Menschen im Hotel und es ist sauber. Nach der langen Fahrt hau ich mich dann in South Miami in die Szene und nach einem guten Abendessen genieße ich dann noch einige Drinks an der Bar mit live Musik und so kann ich doch noch meine Festplatte formatieren! Rainer ist verschwunden! – Open End mit Longdrink und Bier.

17. Tag: Miami

Frühstück in einem netten Cafe, das ich von meinem letzten Aufenthalt her noch kenne. Anschließend den **Ocean Drive** – rauf und mal runter. Hier fällt im Vergleich zum Kissimmee auf, dass es kaum Dicke gibt und vor allem, dass die Frauen hier viel hübscher sind wie in der Gegend Orlando. Rainer hat sich immer noch nicht gemeldet, seine Frau



hat mir jedoch geschrieben, dass er bedingt durch den Streik der Air France irgendwo auf einem Flughafen fest sitzt. Möglicherweise treffe ich ihn morgen am Weg zurück nach Kissimmee. Irgendwie dürfte Föhn in den Bergen sein, denn ich hab heute „Hammerwerfen in der Gedächtnishalle“, oder war es doch das letzte Bier gestern Abend? Am Nachmittag Laufen, eine Stunde – am Strand von **Miami Beach**. Es ist einfach herrlich, eine gute Brise, nicht zu warm, nicht zu kalt – einfach ideal. Ein Tag richtig zum relaxen, aber morgen geht es wieder zurück und nun freue ich mich schon aufs fliegen am Freitag. Abendessen in einem italienischen Restaurant direkt am Ocean Drive – so richtig teuer!!! Aber es schmeckt zumindest. Am Abend bin ich total fertig und gehe bald zu Bett – dürfte doch am Föhn liegen.



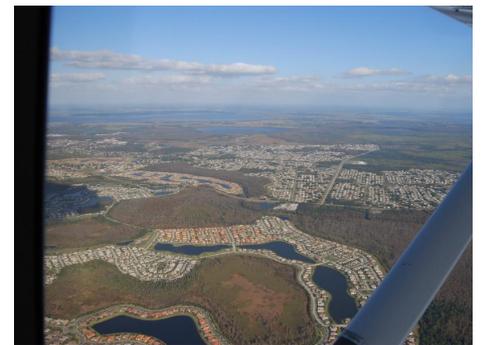
18. Tag: Kissimmee

Nachdem ich gestern so bald ins Bett bin, stehe ich heute schon sehr bald auf. Ich hab immer noch ein wenig Kopfweh – Frühstück im Delis und dann um ca. 09.00 Uhr geht es zurück nach Kissimmee. Auf der Strecke zum Interstate fahre ich immer wieder an den Luxusvillen vorbei. Hier ist das Geld zuhause. Ich fahre entlang der Interstate Nr. 8 bis nach Melbourne und dann von dort auf der 192 – direkt nach Kissimmee. Da bei meinem Display im Auto aufleuchtet, dass der Reifendruck nicht stimmt, fahre ich zu einer Tankstelle. Dort kann man gegen Gebühr Luft bekommen, nur ist kein Manometer am Luftschlauch und auf meine Frage hin, wie man denn dann den Reifendruck kontrollieren soll – Achselzucken, na dann geben wir halt überall Luft rein – die Anzeige leuchtet nicht mehr, was willst mehr. Auch das Tanken ist hierzulande komisch. Man muss zuerst bezahlen und dann wird die Tankstelle frei geschaltet. Wie viel man tanken will, muss man vorher festlegen, undenkbar bei uns oder? Immer wieder beeindruckend sind die großen Trucks, die teilweise mit 130 KMH die Straßen entlang brausen. Bewundernswert ist auch die Disziplin der Autofahrer, kaum einer fährt schneller als die erlaubten 55 MPH, nur eben die dicken Brummer sind manchmal schneller unterwegs. Die Fahrzeit nach Kissimmee ca. 4,5 Stunden! Man darf die Entfernungen nicht unterschätzen. Als ich in Kissimmee ankomme, erhalte ich ein E-Mail von Rainer. Er hat mich erst jetzt erreicht. Jetzt ist es aber zu spät, denn ich bin schon in Kissimmee. Ich beziehe wieder das **Supermotel 8**, nur ein anderes Zimmer in einem anderen Trakt. Ich versuche nun den Kontakt mit meinen Fliegerkollegen wieder herzustellen, denn morgen sollten wir ja fliegen. Hier fühle ich mich jetzt schon so wie zuhause. Den Abend verbringe ich im Hotelzimmer.



19. Tag: Flug über Florida

Frühstück mit Francis. Er hat morgen seinen schriftlichen Test für IFR. Ich treffe um 08.30 Uhr Steve und mit Mike. Es geht darum, ob ich nun ausgecheckt bin für VFR. Es ist alles keine Problem und alles wird so bestätigt, so wie es auch sein soll. Gott sei Dank ist auch Terry da und er bestätigt, dass ich all die Voraussetzungen erfüllt habe und daher kann ich ein Flugzeug chartern. Ich treffe mich anschließend mit Will (er kommt aus England) und wir beschließen, dass wir gemeinsam von Kissimmee nach „Stuart“ an die Ostküste von Florida fliegen und von dort dann an die Westküste von Florida nach Charlotte County und von dort zurück nach Kissimmee. Gesagt – getan. Das Flugzeug muss für diesen Flug voll getankt werden und das wird auch prompt von Sunshinestate Aviation erledigt. Wir fliegen von **Kissimmee** nach „**Stuart**“ an die Ostküste von Florida. Der Flug (ca. ein Stunde) dort hin verläuft ganz normal, nur manchmal ist es sehr „holprig“ und ich hab manchmal Probleme, das Flugzeug in die Richtung zu manövrieren, wo es hingehört. Wir landen in „Stuart“ so wie es sich gehört, nur ich kann Euch sagen, mit unserem „Kaukasprudler“ gehören wir nicht an diesem Platz. Es sind nur Jets der Oberklasse da und eben die N447JK, unser Flugzeug. Normalerweise bezahlt man in Amerika keine Landegebühren – nur in „Stuart“ zahlt man USD 20, aber dafür bekommt man einen Kaffee und kann in der Business Lounge sitzen, wo sonst nur die Starlets mit ihren Stars sitzen. Na ist auch mal ganz nett, hier mit zu spielen. Nach einem nicht so ganz günstigen Kaffee (Kaffee ist hierzulande geschwärztes Wasser) geht es weiter, quer durch Florida nach **Charlotte County**. Ich war schon mal in Charlotte County mit Lois und Lisi 1999 und daher ist es interessant, diesen Flughafen nochmals anzufliegen. Wir haben die Betriebspiste 33, fliegen über den Platz – downwind und dann base, final 33. Die Landung war "richtig Scheiße" und alles ist falsch gelaufen was nur falsch laufen kann. Nach der Landung ist noch alles am Flugzeug dran, niemand ist verletzt – "also es war es doch eine gute Landung". Man muss sich das so vorstellen, der Platz hat drei Pisten – somit 6 Möglichkeiten zu landen, sprich Landerichtungen. Es ist uns gelungen die richtige ausfindig zu machen, dort zu landen und das Flugzeug abzustellen. Kaum steigen wir aus dem Flugzeug aus, kommt eine A310 der Virgin Amerika (von Virgin Airlines, Richard Branson), genau im gleichen Anflug wie wir das gemacht haben – im Sichtflug!!!! – und landet. Eine



zweite Virgin Amerika steht schon da und das Ganze auf einem unkontrollierten Platz ohne Tower!!!! Freunde so was ist unvorstellbar in Europa!! Wir trinken einen Kaffee, natürlich alles gratis, und anschließend starten wir wieder Richtung Kissimmee und fliegen zurück. Wir landen in Kissimmee Municipal Airport perfekt und ich kann das wieder gut machen, was ich in Charlotte County verbockt habe. Anschließend parken wir das Flugzeug und machen das check out. Nachdem wir beide nichts gegessen haben, besuchen wir noch den "Fat Boy", gleich gegenüber dem Supermotel 8 und ziehen uns einige Biere rein und ich kann Euch sagen, die Engländer sind gut drauf in dieser Disziplin. Anyway, wir beschließen, morgen nach Naples zu fliegen. Nach dem Abendessen sitzen wir noch gemütlich im Zimmer beisammen und lassen alles nochmals Revue passieren und schmieden neue Pläne für die restlichen Tage meines Aufenthaltes.

20. Tag: Flug nach Naples und Venice Beach

Frühstück – ich treffe Robert. Er hat schon 150 Landungen und die in der Flugschule lassen ihn immer noch nicht alleine fliegen. Er fliegt auch am Donnerstag zurück und damit wird sich das mit der Prüfung nicht mehr ausgehen, denn er muss ja noch seine „cross country“ Flüge machen und einige Stunden abfliegen. Er ist sauer, denn er ist nun auch schon drei Wochen hier und ist immer noch nicht fertig und muss daher nochmals kommen um seinen Schein fertig zu machen. Die Kosten sind nun um vieles mehr, was der Schein in Europa gekostet hätte! Will und ich fliegen heute nach **Naples** und **Venice Beach**. Gestern war ich Pilot und Will Copilot und ich hab die Maschine bezahlt und heute ist es umgekehrt und wir fliegen mit einer Cessna 172 mit konventionellem Cockpit. Wir werden genau so wie gestern zirka drei Stunden fliegen. Abflug um ca. 09.00 Uhr, über Winterhaven nach Venice Beach. Das Land hier ist total flach, nur zahlreiche Seen gibt es und es wird hier Salz bzw. Soda abgebaut. Wir fliegen ca. 45 Minuten von Kissimmee nach Venice Beach und landen auf der Piste 04 übers Meer herein. Wie bereits gesagt, heute fliegt Will und ich fliege als Co mit. In Venice Beach ist auch eine „ramp-fee“ zu bezahlen. Früher waren die Landungen auf diesen Flugplätzen gratis, aber jetzt halten hier auch schon europäische Gepflogenheiten Einzug. Überall stehen die Jets herum, so als würde das alles nichts kosten, 10 Jets in Venice Beach, mindestens! Wir essen eine Kleinigkeit und dann geht es weiter entlang der Westküste bis nach Naples. Die Gegend kenne ich von meinem PPL, den ich ja 1999 in Naples gemacht habe. Es ist wunderschön an der Küste entlang zu fliegen, endlich mal was zu sehen, Küste, „backwater“ und Schiffe am Meer – schön! Wir landen in Naples und ich besuche die „Euro Atlantic Aviation“, bei der ich damals den Schein gemacht habe. Hans Löffler, der ehemalige Besitzer, hat die Schule an eine Schweizerin verkauft. Ich erkundige mich über die Charterpreise und erfahre, dass man für den IFR-Schein ein Visum braucht. Ich hatte meine Flugschule von Österreich aus gefragt und die meinten, ist nicht notwendig! Sobald ich dann den IFR-Schein gemacht hätte, wäre das spätestens bei meiner Prüfung aufgefallen und ich wäre somit illegal in Amerika gewesen!! Also diese Flugschule „sunshinestate“ kannst wirklich vergessen. In Naples habe ich 30 Jets gezählt!!! Beim Rückflug hatten wir schon die Startfreigabe, als der Tower unsere Freigabe wieder „cancelled“, weil eine eben gestartete Maschine einen Motordefekt hat. Na wieder zurück an den Start und dann noch einmal das gleiche Spiel. Wir starten und fliegen südlich nach **Marco Island**, mitten in den **Everglades**. Will macht keine schöne Landung – warum soll es ihm anders gehen, als mir gestern? Wir starten durch „touch and go“ und fliegen quer durch das Land nach Kissimmee. Wir fliegen diese Strecke in einer Stunde und 40 Minuten – mir tut schon der Hintern weh, wie wird das erst, wenn wir bis nach Key West fliegen, wo man pro Strecke zirka 3 Stunden unterwegs ist? Wir landen in Kissimmee und stellen den Flieger ab. Will und ich gehen gemeinsam Abendessen „Steak“ ist angesagt, aber diesmal ohne Biergelage. Morgen hab ich keinen Flug geplant, aber am Montag soll es nach Key West gehen!

21. Tag: Freier Tag in Kissimmee

Der heutige Tag steht im Zeichen des „Nichts tun“. Ich hab heute Probleme mit meinen Ohren, weil ich seit einiger Zeit etwas verkühlt bin, hat sich das nun auf die Ohren geschlagen und ich höre auf einem Ohr nicht gut. Das Einzige, was ich heute produktives gemacht hab, ich habe die Mietdauer meines Mietautos verlängert. Ich verbringe den Tag mit Lesen, Fernsehen – Nichtstun und am Nachmittag 40 Minuten Laufen. Am späten Nachmittag treffe ich mich mit Francis und mit seinem Fluglehrer. Wir trinken eine Flasche Wein gemeinsam, dann kommt noch Will dazu, der den Nachmittag damit verbracht hat, in einem Pub alle Biersorten zu kosten und er ist schon ein wenig angeschlagen. Wir gehen dann gemeinsam noch zu einem Mexikaner gleich um die Ecke und um 22.00 Uhr dann ab ins Bett, denn morgen steht Key West am Programm.

22. Tag: Fantasy of Flight

Frühstück – Vormittag nichts tun, lesen, Starbucks Cafe und am Nachmittag fahren Will und ich nach **Polk City**. Hier befindet sich die größte Flugzeugsammlung alter Flugzeuge weltweit. Diese Sammlung gehört einem gewissen Mr. Kermit Weeks. Seine Familie ist durch Öl zu großem Reichtum gekommen. Mr. Weeks ist Gold Medaillen Champignon bei den Kunstflugmeisterschaften und er besitzt die größte Sammlung von Oldtimerflugzeugen weltweit. Er fliegt alle seine flugfähigen Flugzeuge selber. In einer eigenen Werft werden die alten Flugzeuge mit viel Liebe zum Detail restauriert. Die „Fantasy of Flight“ ist wie ein Themenpark aufgebaut. Mit einem kleinen Zug fährt man die Stationen ab und kommt so zur Werft, zu den Hangars und kann sich so einen schönen Überblick verschaffen. Hier findet man alles was das Fliegerherz höher schlagen lässt. Musstangs, Wasserflugzeuge, Oldtimerflugzeuge, Warbirds und viele davon sind noch flugtauglich. Wir beginnen die Führung im Hangar, wo die Flugzeuge wieder flugtauglich gemacht werden. Mit absoluter Präzision werden hier Teile nachgebaut und hergerichtet. Die nächste Station ist das „Ersatzteillager“ Herr Weeks hat hier hunderte Flugzeugmotore auf Lager liegen und auch teilweise Flugzeugpropeller, die ungebraucht, aber schon bis zu 70 Jahre alt sind. In einem anderen Hangar findet man Flugzeugteile von alten „Warbirds“, die quasi das Ersatzteillager für die noch fliegenden Flugzeuge fungieren. In wieder einem anderen Hangar stehen die noch im „täglichen“ Betrieb stehenden Flugzeuge. Alles Raritäten von unschätzbarem Wert. Da kann sich unser Didi Mateschitz noch was anschauen, denn so viele noch flugfähige Warbirds hat selbst er nicht. Fantasy of Flight ist nicht weit von Kissimmee bzw. Orlando entfernt und wer sich für Flugzeuge interessiert, sollte sich das unbedingt mal anschauen. Rückfahrt und bald ins Bett, denn morgen geht es nach Key West.

23. Tag: Flug nach Key West

Frühstück im Waffle House und dann zum Flughafen. Wir checken die Maschine und machen die Flugplanung. Wir fliegen von Kissimmee, durch die Kontrollzone (Class B airspace) und dann mit „flight following“ entlang von **Palm Beach** und **Miami** nach **Homestead**. Wir fliegen zirka 2 Stunden. Homestead ist ein kleiner unkontrollierter Flugplatz mit zwei Pisten. Dort tanken wir auf, denn wir wollen übers Meer bzw. über die **Everglades** und über die **Keys** mit vollen Tanks unterwegs sein, man weiß ja nie. Der Weiterflug über die Keys ist einfach super. Wir fliegen die Straße entlang und wie auf einer Perlenkette aufgefädelt liegen die Keys unter uns, nur durch die Straße miteinander verbunden. Man sieht das herrlich türkise Meer und man sieht bis auf den Grund, denn es ist hier nicht sehr tief. Es sind nicht viel Flugzeuge unterwegs, aber wir sind ständig unter der Kontrolle von „flight following“, was auch eine gewisse Sicherheit bietet. Kurz vor **Key West** Int. Airport befindet sich eine Militärbasis und wir müssen uns für den Durchflug der Kontrollzone anmelden. Alles kein Problem, doch plötzlich war die Verbindung abgerissen und wir hatten keinen Kontakt mehr zum Tower. Gleich nach dem Militärstützpunkt beginnen wir den Landeanflug auf Key West und informieren den Tower, dass der Funkkontakt zur Militärbasis abgerissen ist und der Tower informiert das Militär, dass wir da sind, alles kein Problem in Amerika. Der Landeanflug ist schon sehr viel versprechend und wir landen sicher auf „Key West“. Schon der Name „Key West“, da kommen Erinnerungen an Ernest Hemingway, der ja hier einige seiner Bücher geschrieben hat. Das Flugzeug stellen wir einfach ab und es wird vom „ground handling“ an seine Parkposition gebracht. Beim checken der Maschine nach dem Abstellen sehe ich, dass einige Schrauben an der „cowling“ fehlen. Die muss es während des Fluges heraus vibriert haben. Der Motor ist heiß und wir beschließen, das morgen zu erledigen. Mit dem Taxi fahren wir zu einem netten Hotel, das uns von einem Fliegerkollegen empfohlen wird. Wir beziehen das **Hotel Banana Bay Resort**, ein schmuckes Hotel, direkt an einem Strand, sehr sauber und eine sehr angenehme Atmosphäre. Um 99 USD pro Zimmer kann man nicht jammern und das noch dazu mit Frühstück. Wir checken ein und marschieren Richtung Zentrum. Es ist sehr warm, die Sonne steht hoch und wir schwitzen ordentlich. Wir schauen zum südlichsten Punkt von Amerika und dann geht es in die **Duval Street**, wo sich all die guten Lokale zum Ausgehen befinden und wir gehen kurz vorher noch beim Haus von Ernest Hemingway vorbei, aber 30 USD Eintritt sind uns dann doch zuviel. Dafür kaufen wir uns lieber ein gutes gekühltes Bier und dann noch eines und noch eines.... Und schließlich finden wir auch die bekannteste Bar in der auch Hemingway immer war, die **Sloppy Joes Bar**. Hier gibt es super Live-Musik!

24. Tag: Rückflug nach Kissimmee

Wir werden durch starken Regen geweckt, na das kann was werden mit dem

Rückflug. Frühstück in unserem Hotel. Es ist zwar kein Luxusfrühstück, aber immerhin besser als das im Super 8 Motel. Der Regen hat aufgehört und es wird schon wieder freundlicher. Bis wir beim Flugzeug sind, wird die Sonne scheinen. Das Taxi bringt uns zum Flugzeug und wir checken unsere Maschine und ein hilfsbereiter Mechaniker hilft uns mit ein paar Schrauben aus und schraubt uns die auch noch rein. Ein super Service und das gratis. Er gibt uns noch einige Tipps, auf was wir aufpassen müssen, damit wir mit der gleich angrenzenden Militärbasis nicht in Konflikt kommen. Wir müssen zuerst aufs offene Meer hinaus und großräumig den Militärflugplatz umfliegen. Gesagt – getan, nach dem Abheben fliege ich raus aufs Meer und diesmal klappt es mit dem Funk und wir bekommen die Freigabe, wieder entlang der Küste zu fliegen. Das Wetter hat sich wieder super entwickelt, nur noch einige Restwolken im Süden. Der Flug verläuft perfekt, ganz ruhig, keine Turbulenzen und dadurch bleibt viel Zeit zum Schauen. Es ist wunderschön aufs Meer zu schauen und man bekommt richtig Gusto hier zu bleiben und zu tauchen, schnorcheln oder schwimmen zu gehen. Wir fliegen wieder nach Homestead, denn dort ist der Sprit sehr billig, viel billiger wie in Key West und die Dame im FBO ist sehr freundlich und nebenbei auch sehr hübsch. Wir bekommen gratis Kaffee und Wasser. Der Weiterflug führt uns dann über die Everglades bis zum **Lake Okeechobee**, dem größten See in Florida und dann weiter im Direktflug nach **Kissimmee**. Es befinden sich einige MOA's (military operation areas) auf unserer Strecke und wir bekommen die Genehmigung durch zu fliegen, denn sie sind heute nicht aktiv. Landung in Kissimmee und check out, denn morgen fliege ich zurück nach Österreich. Ich bezahle meine noch offenen Schulden bei der Flugschule, sag ihnen meine Meinung und byebye. Will und ich fahren noch zu Mc Donalds und dann beginne ich zum packen. Am Abend gehen Will und ich noch ein Bier trinken und so geht mein Aufenthalt hier zu Ende.

25. Tag: Heimreise

Frühstück – heute geht es zurück nach München. Abflug um 20.30 Uhr. Heute ist Thanksgiving, ein Feiertag in Amerika. Bei diesem Familienfest wird Truthahn gegessen und alle sind zuhause. Alle Geschäfte sind geschlossen und man kann nicht viel unternehmen. Für mich egal, weil ich heute nicht viel vorhabe, packen und dann ca. vier Stunden vor Abflug Abfahrt zum Flughafen. Ich freue mich jetzt eigentlich schon auf zuhause, obwohl ich erfahren habe, dass wir Schnee haben. Hier ist das Wetter immer noch sehr schön und das wird mir schon abgehen. Als Resümee meiner Reise, muss ich leider sagen „Ziel verfehlt“. Geplant war in 14 Tage den IFR, den Instrumentenflugschein, zu machen. Wie bereits erwähnt, ist es jedoch nicht möglich, den Schein in 14 Tagen, so wie es auf der Webseite der Flugschule steht, zu machen. Weder für englisch sprechende Flugschüler noch für Ausländer. Es wurde einfach zu viel versprochen und nichts gehalten, das ist das Resümee meines Aufenthaltes. Zudem war ich zu wenig vorbereitet, was sicher auch ein Fehler meinerseits war. Ich werde sicher nicht wieder nach Florida kommen, um hier zu fliegen, denn landschaftlich gibt es nichts her. Das Projekt Instrumentenflug hab ich somit aufgegeben. Positiv war, dass ich einige nette Leute kennen gelernt habe und mein Englisch verbessert habe. Da war Francis aus Kenia, der genauso wie ich gescheitert ist und der sein ganzes Ersparnes in den Schein gesteckt hat und dann nicht einmal bis zur Hälfte des Scheines gekommen ist. Da ist Robert, der nach mehr als 3 Wochen endlich seinen ersten Soloflug machen konnte, den PPL aber nicht fertig machen konnte, weil die Zeit nicht reichte und der Schein dann zudem das doppelte gekostet hat als geplant. Will – der hier nur zum Stundensammeln da ist und mit dem ich unter anderem in Key West war. Jean Paul aus Paris, der hier zum Stunden sammeln kam und der mit der Flugschule auch nicht zufrieden war. Ich hab überhaupt keinen getroffen, der mit der Flugschule zufrieden war und wieder kommen möchte. Nicht einmal Will, denn der fühlt sich auch über den Tisch gezogen, denn das Hotel, das über die Flugschule gebucht wurde, ist im Internet um USD 20!! pro Nacht billiger, als wir bei der Flugschule zahlen. Die schneiden da ziemlich mit!! Außerdem waren meine Fluglehrer allesamt nette Kerle, aber meiner Meinung nach ist das ganze Programm etwas unkoordiniert abgelaufen. Nun gut, heute fliege ich zurück und dann heißt es wieder arbeiten damit ich den „finanziellen Schaden“ wieder gutmachen kann.

26. Tag: Ankunft

Der Flug mit Lufthansa war sehr angenehm, pünktlich und gutes Service. Der SMS-Flughafentransfer funktioniert auch ganz gut, allerdings waren acht Gäste in Salzburg zu verteilen und so dauerte der Rücktransfer etwas länger. Zuhause angekommen um 18.00 Uhr und dann gleich mit meinen Freunden Wiedersehen feiern - Willkommen zuhause.

Harald Schobesberger

www.harald-schobesberger.com

Urlaubswelt-Angebote für Florida:

- [Urlaub an der Westküste Floridas](#)
 - [Urlaub an der Ostküste Floridas](#)
 - [Rundreise in Florida](#)
 - [Urlaub in Orlando/Florida](#)
-

Verfasser



Harald Schobesberger