

Seaplane Rating

Como 14/10/13 – 17/10/13

Wäre das Frühjahr nicht so regenverseucht gewesen, ich wäre wohl planmässig Ende Mai im Segelfluglager gewesen. Auf der Alpensüdseite vermutete ich tendenziell besseres Wetter. Aus Samedan wurde kurzentschlossen Tremezzo am Comer See. Kurzurlaub und Flucht vor dem Nasskalten. Aber die Lombardei war nicht weit genug weg, wie sich herausstellte. Wir froren in unserem Bauernhaus ohne Heizung, das wirklich gemütlich hätte sein können. Trotz des miserablen Wetters wurde am Comer See geflogen. Und zwar intensiv. Cessnas mit Floats brummt unentwegt auf unserer Talseite Richtung Süden und auf der Ostseite nach Norden. Immer wieder landeten sie oder machten Touch-and-Gos auf dem Wasser.



Erst als ich wieder in Zürich war, habe ich recherchiert, was es mit den Wasserflugzeugen auf sich hat. Ihr Bienenstock liegt in Como, direkt am Seeufer natürlich, und nennt sich Aero Club Como. Wie sich herausstellte, ist Como offenbar Monopolist, was die Ausbildung auf Wasserflugzeugen angeht.

Das Thema Seaplane Rating verschwand jedoch wieder im Laufe des Sommers und tauchte erst Mitte September wieder auf. Dann wurde es jedoch ganz schnell ganz konkret. Nach kurzer, informativer Kontaktaufnahme mit dem Aero Club Como waren die Fakten auf dem Tisch und die Neugier geweckt. Das Rating verlangt ein Minimum von 7 Stunden plus anschliessendem Skilltest und ist in vier Tagen, abhängig vom Wetter, zu schaffen. Die vier Tage vom 14. bis 17. Oktober sollten mein Zeitfenster werden. Valentina, in deren Sekretariat alle Fäden zusammen laufen, schickte mir Mitte September meinen Calendario. Montag bis Mittwoch jeweils zwei Flüge pro Tag und Donnerstag einen weiteren plus Skilltest. Und da der Aero Club Como auch Unterkunft für 35 € pro Nacht anbietet, habe ich auch gleich die Camera Uno gebucht.

Montagsmorgen, 14. Oktober, 8.40 Uhr stehe ich in Como vor dem Hangar, der gerade ausgeräumt wird. Ich werde erwartet. Und ohne grosse Umschweife beginnt mein Programm genau so, wie es auf dem Plan steht. Francesco, CFI, gibt mir, kaum dass ich mein Gepäck abstellt habe, zwei Stunden

Theorieunterricht zum Thema „Seaplane“. Im Anschluss geht es sofort zum Flugzeug. Eine Cessna 172, die sich im Innern nur wenig von unserer CQW oder CEO unterscheidet. Ein sogenannter V-Bar über der Instrumentenkonsole erinnert an die V-förmigen Streben in einer Super Cub und behindert entsprechend etwas die Sicht nach vorne. Ein kleiner Griff an einem Draht am Boden zwischen den Sitzen dient zum Heben und Senken der *water rudder* am Ende der beiden Floats. Beide Extras haben auch ihren Platz auf der Checkliste, die ansonsten keine weiteren Unterschiede aufweist. Höchstens flugphilosophische betreffend Reihenfolge und Detailliertheit.

„V-Bar checked“. Nach einmal fest Rütteln ist klar, dass die Cessna keine strukturellen Schäden aufweist, die am V-Bar messbar wären. „Water rudder down“. Sehr hilfreich beim water taxiing. Ohne diese Steuerung müsste das Seitenruder alle Richtungsarbeit übernehmen. Da der Wind besonders wirksam am Seitenleitwerk angreift und das Flugzeug immer in den Wind drehen will, ist man ohne die water rudder ggf. ganz schön in der Klemme.



Die Pistenmarkierung sind Bojen rechts und links. Gute 100 m breit sind die beiden „runways“ 01 und 19. Angenehm viel Platz.

Viele Dinge sind anders. Beim Take-off, beim Fliegen und auch beim Landen. Aber alle Unterschiede sind eine Frage der Übung und Wiederholung. Francesco und später auch Luca überwachen an diesem Montag aber nicht nur meine „Seaplane-Künste“, sondern eichen mich mal wieder auf sauberes, korrektes Fliegen. Die erste Landung steht an. Mir stehen 146 km² Pistenfläche und 51 km Bahnlänge zur Verfügung. Sollte reichen. Es gibt wirklich keinerlei Beschränkungen. Nur common sense. Landen also am besten gegen den Wind, ohne Touchieren von Motor- oder Segelbooten und nicht schnurstracks aufs Festland zu. Und, und das ist noch wichtig, nicht in einem Gebiet hoher Wellen. Egal, ob die der Wind oder ein Schiff verursacht. Schnell erfahre ich, dass bereits kleine Wellen, dem Flugzeug bei Start und Landung Schläge versetzen, von denen man meinen könnte, dass sie die Cessna an ihre Belastungsgrenzen bringt. So gross die Freiheit auch ist, mit der man quasi überall starten und landen kann, so schnell setzt einem das Wasser die ersten Grenzen. Ebenfalls kritisch ist eine spiegelglatte Oberfläche ohne irgendeinen Referenzpunkt. In diesem Moment auf sein QNH und die angebliche Meereshöhe des Sees zu bauen, wäre fatal. Darum lernt man in Como schon am zweiten Tag „glassy landings“. Eine Taktik, die einen zu Präzision und Geduld zwingt. Man landet mit konstanter Flaps-



Stellung, konstanter Attitude, konstanter Sinkrate und der Gewissheit, in dieser Konfiguration irgendwann zwangsläufig aufzusetzen. Natürlich präsentierte sich der Comer See 7 Flüge lang unter windigen Bedingungen und alle glassy landings waren sozusagen simuliert. Erst beim Skilltest bekam ich die Ehre, auf dem spiegelglatten Lago di Pusiano eine „echte“ glasige Landung machen zu dürfen. Ein imposanter Beweis dafür, dass man

wirklich keine blasse Ahnung hat, ob der See zwei oder zwanzig Meter unter einem ist.

Da ich mich alles in allem anscheinend nicht völlig unfähig angestellt habe, hatte ich nach vier Tagen und achteinhalb Stunden Flugzeit mein Seaplane-Rating made in Italy. Wo ich das das nächste Mal einsetze, weiss ich noch nicht. Skandinavien wäre eine Adresse. Oder USA oder Kanada natürlich. Im Notfall gehe ich einfach wieder nach Como. Da bieten sie eine Intensivierung und Ausweitung der erworbenen Kenntnisse an und ausserdem sind sie da unten extrem nett, hilfsbereit und gut organisiert.

An dieser Stelle vielen Dank an Valentina, Francesco, Luca, Renato und Marco, Wicky und alle anderen des Teams vom Aero Club Como.

Wer jetzt vielleicht Lust bekommen hat, ebenfalls in Como dem Seaplane-Rating nachzugehen, soll sich doch einfach bei mir melden. Oder direkt bei Valentina: valentina.monaldi@aeroclubcomo.com

Viele Grüsse,

Tim

(tim.boin@albiswings.ch)

