



Rolf Ewald

## Dem Wasserflug eine Chance

Treffen des Deutschen Wasserfliegerverbandes am 21./22. 7. 1978  
in Wangen Lachen/Zürichsee



Als die ersten Vorbereitungen am Donnerstag, dem 20. Juli 1978 zum Flug nach dem Zürichsee getroffen wurden, machte ein Teil der Teilnehmer dies vermutlich erst einmal auf Verdacht. Tagelang waren Fronten von West nach Ost durchgegangen. Ausgerechnet zu der Wasserflieger-Veranstaltung sollte es plötzlich schön werden? Beim Start in Düsseldorf war es noch trocken. Die ersten Schauer waren bei Bad Neuenahr zu umfliegen. Ab Bingen waren nicht mehr nur die Sichten, sondern auch die Untergrenzen mit 3000 bis 4000 ft ausreichend. Das Tanken in Baden-Baden war zwar unkomplizierter als die Luftaufsicht, aber beide hilfsbereit. Es galt, so schnell wie möglich nach Zürich zu gelangen, um dort noch einen Passagier nach Lachen mitzunehmen (VFR-Restriktionen in ZRH zwischen 16.30 und 18 Uhr möglich). Da im Schwarzwald die Wolkendecke auflag, flogen wir am Schwarzwaldrand. Söllingen und Bremgarten TWR auf 122,1 waren wegen der metallhaltigen Luft eine willkommene Unterstützung.

Nach Passieren der Frankfurt FIR-boundary bekamen wir von Zürich FIS (124,75) einen vorzüglichen Service bis Pflichtmeldepunkt Bremgarten. Über die Pflichtmeldepunkte Gasometer (vier Gasbehälter) und Katzensee gelangten wir zur Landebahn 28. Zürich ist wie jeder andere Platz unproblematisch, so lange man den Weisungen von ATC Folge leistet. Mit dem General Aviation Terminal in Zürich ist den Eidgenossen ein guter Wurf gelungen: Es gibt keine großen Laufereien, alle erforderlichen Infor-

mationen sind gleich hinter dem Eingang erhältlich. Dort wird man aber auch atemberaubend erleichtert. Für eine Landung einer C 172 rund 28 DM. Neu indes war mir, daß eine Flugplan-ähnliche „VFR-Fluganzeige / Inland“ auszufüllen war. Beim Überflug vom Pflichtmeldepunkt Horgen war Wangen-Lachen (123,20) bereits in Rufweite. Die Sicht traumhaft. Nach dem Anflug über Sierra überquert man die 08/26 midway, ordnet sich in den Platzbetrieb ein und achtet bei Lande-richtung 08 auf eventuell vor der

Schwelle kreuzende Segelboote. LSPV ist wahrhaftig ein interessanter Platz. Wenn man die Maschine abgestellt hat und die Tür öffnet, vernimmt man erst einmal ein Läuten: Kuhglocken. Die Schweiz hieß uns auf ihre Art willkommen. Um 19 Uhr waren allein aus Deutschland schon zehn Flugzeuge gelandet. Die Besatzung mit dem weitesten Anflug kam aus Hamburg. Selbst Frau Kuortti (s. aerokurier 2/78, 9<sup>1/2</sup>mal über den Atlantik) und ihr Mann haben es sich nicht nehmen lassen, nach Lachen zu kommen. Im Hotel Al Porto hatten unsere Freunde von der Außerschweizerischen Fluggemeinschaft bereits alles notwendige für den Filmabend aufgebaut. „Wasserfliegen in den Bergen“ (A. Müller), „Seaplanes“ (U.S.S.P.A.) und der Schulfilm der FAA „Flying Floats“ waren zum Einstimmen für den nächsten Tag gedacht.

Das Programm war so angelegt, daß nicht nur ein Optimum an Informationen ausgetauscht und mit einer PA 18 auf Schwimmern und einer Lake Buccaneer etwas fürs Auge geboten wurde, die Veranstaltung war auch zeitlich so gewählt, daß eine Vielzahl kommen konnte, ob mit der Linie, der Privatmaschine, dem Auto oder dem Zug. Am stärksten waren die Schweiz

und Deutschland, aber auch Luxemburg, Holland und Finnland vertreten. Bei dem öffentlichen „Seaplane Hearing“ war viel Interessantes und Neues zu hören. So erläuterte Herr Ladwig von der Deutschland-Verkaufsleitung von FINNAIR, daß seine Gesellschaft im Sommer 1979 IT-Flugreisen zur Wasserflugschulung nach Finnland arrangieren wird. Beschränkungen hinsichtlich der Unterbringung wird es — wie früher in Schweden — nicht mehr geben. Während Muttern dann mit den Kindern segelt, kann Papa schon mal die Schwimmerkammern auf Wasser untersuchen, seine ersten 5 touch-and-goes in 10 Minuten absolvieren (wenn der See lang genug ist), oder noch üben, wie man mit den Schwimmern auf Stufe kommt.

Weitere Themen waren die aufgabenfreie Anerkennung ausländischer seaplane ratings, die den deutschen Wasserfliegern früher erhebliche Sorgen machte. Hier aber zeichnet sich von seiten des Bundesverkehrsministeriums eine sehr entgegenkommende Haltung ab. Sicherlich ist es für die deutsche Luftfahrtverwaltung schwer, eine Flug-sportart zu beurteilen, die sie — so fern jüngere Beamte Entscheidungen fällen sollen — kaum beurteilen

kann, weil in Deutschland kaum Möglichkeiten zum Demonstrieren vorhanden sind. Das allerdings ist nicht neu, die US Seaplane Pilots Association hat ähnliche Erfahrungen gemacht: Erst nachdem dort die für die öffentlichen Gewässer zuständigen Institutionen mit eigenen Augen erlebt haben, wie schön — und dennoch ungefährlich — die Wasserfliegerei ist, wurde ein Großteil öffentlicher Gewässer (die Öffentlichkeit umfaßt eben auch die Wasserflieger) für diesen Sport freigegeben. Selbst das „Corps of Engineers der Army“ (die Pioniere) öffnete die militärischen Gewässer, so daß man jetzt ohne weiteres mit einem Wasserflugzeug von New York bis Los Angeles fliegen kann und genügend Gewässer vorhanden sind, wo man landen kann. Eventuell mögliche Einwände aus Richtung Umweltschutz sind nicht stichhaltig, weil die zwei Schwimmer eines Wasserflugzeuges ebenso umweltfreundlich sind, als hätte man zwei Kanus zu Wasser gelassen. Natürlich wäre dann wieder ein Motorfahrzeug mehr auf dem Wasser. Es produziert aber im Gegensatz zu wassergekühlten Bootsmotoren keine Wasserverschmutzung. Im übrigen wurde in Zürich festgestellt, daß ein Schwimmerflugzeug mehr als eine hochinteressante Attraktion denn als Flugzeug angesehen wurde. Anderenfalls hätten die See-Anrainer, Camper, Wochenendsegler oder Motorbootfahrer wohl kaum ihre Köpfe so neugierig gedreht und so freundlich gewunken.

Ferner liegt die Lande- oder Abhebe-Geschwindigkeit im gleichen Bereich wie die Fahrgeschwindigkeit bei Motorbooten. Und was die Sicherheitsmindesthöhe betrifft, so sind Wasserflugpiloten wie die Piloten von Landflugzeugen gehalten, vorgegebene Höhenabstände über Menschengruppen oder Wohngebieten einzuhalten. Weiterer Beschränkungen bedarf es daher also nicht.

Im weiteren Verlauf der Diskussion wurden wertvolle Erkenntnisse gesammelt:

- Da festgelegte Wasserungsflächen den Luftfahrzeugführer in seiner Entscheidungsfreiheit beschränken, sicher, das heißt, grundsätzlich gegen den Wind zu starten beziehungsweise zu landen, ist die Beschränkung des Wasserflugbetriebs auf festgelegte Wasserflugbetriebsflächen unrealistisch.

- Eine von einer Anlegestelle entfernt gelegene Wasserungsfläche verlangt eine lange Fahrstrecke. Bei starkem Wind und hohem Wellengang gereicht eine lange Fahrstrecke nicht zur Sicherheit von Pilot, Passagier und Flugzeug, weshalb dem Flugzeugführer zugestanden werden sollte, in der Nähe seiner Anlegestelle zu wässern.

- Wenn eine Wasserflugbetriebsfläche schon festgelegt werden muß, sollte auch ein erfahrener Wasserflugpilot zur Beratung herangezogen werden.

- Wasserflugzeuge sind auf dem Wasser wie Boote zu behandeln, weil sie wie Boote operieren und unterliegen deshalb auch den lokalen wasserrechtlichen Bestimmungen, soweit vorhanden.

- Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, daß der Betrieb von Segel- und/oder Motorbooten sich mit dem Betrieb von Wasserflugzeugen nicht vereinbart, denn von einem Wasserflugzeug geht keine größere Gefahr als von einem zusätzlichen Boot aus.

Am Nachmittag wandten sich die Tagungsteilnehmer dann der grauen Theorie ab und erlebten endlich wieder einmal echten Wasserflugbetrieb: mit einer auf Schwimmern gesetzten PA 18 und einem Flugboot vom Typ Lake Buccaneer. Das Hochgefühl, endlich mal wieder vom Wasser aus zu operieren, kann man nicht beschreiben, man muß es selbst erlebt haben. Auch für die Besucher muß der Anblick eines operierenden Wasserflugzeuges faszinierend gewesen sein, sonst wären kaum so viele gekommen: Der Parkplatz vor dem Flugplatz war derart überlastet, daß die Kraftfahrer sogar auf die umliegenden Wiesen ausweichen mußten. Zum Abendessen hatten sich unsere Schweizer Freunde den „Chrug“ in Wollerau ausgedacht. Ein Feinschmeckerlokal 1000 ft über dem Zürichsee. Der Ausblick war überwältigend, die Stimmung großartig, das Essen wahrhaftig für Feinschmecker und auch im Nachhalt bekömmlich. Zum späten

Ausgang des Abends wurden noch verschiedene Wasserflugfilme von Herrn Pöschel demonstriert, von denen nur der über die Lake Buccaneer an dieser Stelle genannt werden soll. Am Sonntag, dem 23. 7. 1978, wurde schon wieder wehmütig an den Heimflug gedacht, denn keine Besatzung wollte so recht wieder nach Norden. Manche ließen sich noch eine Alpen-einweisung geben: Das Wetter war zu schön.

Um 13.00 Uhr jedoch war es dann so weit. Es hieß Abschied nehmen. Über Zürich East VOR ging es nach Baden-Baden. Obwohl bei Stuttgart TWR der Flugplan über Funk schon geschlossen war, wurden wir noch einmal um die Telefongebühr nach Stuttgart AIS erleichtert („Tower ich ebbs andres als AIS“). Und ich hatte immer geglaubt, Tower und AIS gehörten beide zur Bundesanstalt für Flugsicherung; man lernt halt immer dazu. Als wir nach 1<sup>1/2</sup> Stunden wieder in Düsseldorf waren, wollten wir eigentlich schon wieder umkehren: Es war ein Erlebnis.

P. S.  
Nach Mitteilung des U.S. Department of Transportation ist das FAA-Training Handbook AC-61-21 vergriffen. Das hier interessierende Kapitel „Seaplane Instruction“ liegt dem Verfasser jedoch mittlerweile vor und wird in Kürze erscheinen. Ansonsten verweist die FAA auf die Broschüre „How to Fly Floats“ der EDO-Aire, die demnächst ins Deutsche übertragen wird.

# RALLYEFLIEGER, PPLs u. CVFRs!

## FLUGZEIT MESSEN statt BERECHNEN

JETZT GIBT ES 5 VERSCHIEDENE TIMESCALES  
(Deutsche Übersetzung auf Wunsch)

ALPHA	BRAVO	DELTA	ECHO	YANKEE
0- 32 MIN 0- 78 NM 55-135 KT für 1:500.000-Karte	0- 22 MIN 0- 78 NM 80-196 KT für 1:500.000-Karte	0- 62 MIN 0-154 NM 55-135 KT für 1:1.000.000-Karte	0- 44 MIN 0-154 NM 80-196 KT für 1:1.000.000-Karte	0- 31 MIN 0- 89 NM 65-160 MPH für 1:500.000-Karte

Der Morgen-Timescale ist einmalig als Flugzeitrechner, weil sich mit ihm die Flugzeit direkt von der 1:500 000 Karte ablesen läßt, und vieles mehr. Das Arbeitsprinzip ist eine für diesen Zweck entwickelte dehnbare Minutenskala, die einstellbar ist auf Groundspeeds zwischen 55 und 196 Knoten. Entfernungsmessungen sind nicht mehr nötig.

Ist wegen einer unvorgesehenen Flugabweichung die genaue Groundspeed unbekannt geworden?

Einfach die Flugzeit zwischen zwei Überflugsunkten A und B mit der Uhr stoppen, den Zeitwert auf der Minutenskala des Timescale einstellen, Timescale direkt auf der Karte von A bis B auflegen, und ... die exakte Groundspeed ablesen! Vor dem Flug wird die Groundspeed wie normal per Kreisrechner ermittelt und auf Timescale eingestellt. Mit Timescale sind ETAs haargenau — zur Freude des Sonntagspiloten und der Controller. Das ist der Clou für PPLs und CVFRs! Timescale spart Arbeit, Zeit und Ärger. Timescale mit Handbuch ist zu beziehen nur von der Alleinvertretung für Morgen-Timescale in der BRD durch:

K. CRONIN EUROPA-ALLEE 26  
2000 NORDERSTEDT