

Florida 2007

Stunden sammeln im Sunshine State

Vom 16. April – 29. Mai 2007 durfte ich 6 Wochen Fliegerurlaub im südlichsten Bundesstaat der USA geniessen. Grund meines Aufenthaltes war die Tatsache dass ich Stunden aufbauen wollte, die ich für meine weitere fliegerische „Laufbahn“ benötigte. Dafür bieten sich die Staaten natürlich an.

Flugschule F.A.C.T. in St. Augustine; Ausgangsort meiner 1½ Monate Urlaub war [St. Augustine](#), eine 12.000 Einwohner zählende Kleinstadt an der Ostküste von Florida. Sie liegt an der U.S. 1 - dem Highway, der sich über die gesamte Ostküste der Vereinigten Staaten von Norden nach Süden zieht. Aufmerksam auf die Flugschule am St. Augustine Airport (SGJ) bin ich einerseits durch unseren Hansi Lobnig geworden, der ebenfalls das Vergnügen hatte, dort Flugtraining zu absolvieren und andererseits durch die [deutsche Webpräsenz](#) der Flugschule, die durch den deutschen Flugkapitän Dr.-Ing. Klaus-Jürgen Schwahn vertreten wird.

Die „Florida Aviation Career Training“ - kurz F.A.C.T – verfügt über eine Flotte von 13 Flugzeugen und einem Hubschrauber und wird von einem norwegischen Flight Instructor (namens Bjørn Ottesen) seit knapp 14 Jahren erfolgreich gemanaged.

Ankunft; Meine Reise begann am 16. April in Klagenfurt, mit einem Flug nach Wien, weiter mit der AUA nach Washington D.C. und schliesslich nach Jacksonville, FL, welches eine knappe Autostunde von St. Augustine entfernt liegt. Dort wurde ich vom Office-Manager der Flugschule, nach vorheriger Vereinbarung mit Dr. Schwahn, vom Flughafen abgeholt und zu meiner Unterkunft in St. Augustine – dem Florida Motel – gebracht, welche ich ebenfalls zuvor unkompliziert über die Flugschule gebucht hatte.

Beginn des Flugtrainings; Nach einem Ruhetag und Ortserkundung wurde ich am 19. mit einem Instructor gleich in eine PA-28 Warrior gesetzt - welche ich zuvor noch nie geflogen bin – und durfte, oder besser musste, gleich selber das Steuer übernehmen. Sofort fiel mir der schlampig und schnell gesprochene Sprechfunk der Amerikaner auf. Folglich dauerte es auch einige Tage und Flugstunden, bis ich diesen selber übernehmen konnte. Hat man erst einmal das Prinzip heraus, so ist es mit der Zeit durchaus möglich „amerikanisch“ zu kommunizieren, vor allem wenn man immer wieder dieselben Anweisungen erwarten kann.

Es dauerte gerade einmal 14 Flugstunden, bis ich zum ersten Mal alleine losstarten durfte, nachdem mir das Flight Review ausgestellt wurde. Die Zeit davor verbrachte ich mit 2 Fluglehrern der F.A.C.T. hauptsächlich in der PA-28-161 Warrior und einer C172.

Geübt wurden dabei neben Landungen vor allem Langsamflug, simulierte Motorausfälle, Steilkurven, Power On- und Power Off-Stalls und der Sprechfunk, also die üblichen Flugmanöver, mit denen man schon während der PPL-Ausbildung Kontakt hatte. Flugplätze für Übungslandungen hat man dabei in der Umgebung unzählige, alleine in der Umgebung von Jacksonville gibt es sage und schreibe 11 Flugplätze, die Tag und Nacht für jedermann zur Verfügung stehen. Für erste Ausflüge von St. Augustine wird vorüberwiegend Palatka Airport angefliegen, einem unkontrollierten Platz knapp 30nm südwestlich von St. Augustine.



Erstflug in einer PA-28-161 Warrior (N146FA)



Palatka Municipal-Lt. Kay Larkin Field (28J)

Dabei ist es komplett gleichgültig wie viele Landungen oder Überflüge man in einem Stück macht, Landegebühren gibt es überhaupt nur auf ganz wenigen Flugplätzen bzw. Flughäfen. Dementsprechend teilt man sich die Platzrunde meist auch mit einigen anderen Privat- oder Berufspiloten, kommuniziert untereinander problemlos über eine UNICOM/CTAF-Frequenz und begegnet allgemein mehr Flugverkehr als bei uns.

Die Flugschule; In der Flugschule lernt man sehr schnell Piloten aus verschiedensten Ländern kennen, vom PPL-Schüler, bis zum angehenden Fluglehrer oder Airline-Piloten. Vor allem aus dem deutschsprachigen Raum trifft man viele Gleichgesinnte in der Flugschule, die fast alle durch die deutsche Vertretung des Dr. Schwahn nach St. Augustine finden. So kommt man noch leichter zu Flugstunden, kann sich die Kosten teilen und zusammen Ausflüge unternehmen, wohin auch immer es einen zieht. Dass das Fliegen zu zweit entspannter ist und mehr Spass macht, brauche ich denk ich nicht zu erwähnen. Auch ich konnte davon profitieren und habe einige Ausflüge mit deutschen und schweizer Kollegen unternommen.



Die Flotte der F.A.C.T. – C152, C172, PA28, PA34 und R22



Ausflüge mit Pilotenkollegen; Nachtflug nach Kissimmee (ISM)

Die Kosten; Generell kann man sagen, dass Fliegen in den USA meist um Vielfaches günstiger ist als in Europa oder Österreich. Und das, obwohl gerade Florida der Staat mit den meisten Flugschulen und Flugschülern der USA ist, also speziell auf das Flugtraining zugeschnitten. Die günstigste Maschine in der F.A.C.T. ist die C152 mit einem Stundenpreis (trocken) von 65\$, was bei einem momentanen Wechselkurs etwa 48€ beträgt. Danach folgen die Piper Warrior, von denen ganze 8 Stück zur Verfügung stehen, die je nach Ausrüstung (IFR/VFR) um 80/82 bzw. 86\$ pro Stunde zu haben sind. Mit Fuel Charges kann man in der Warrior dann mit 100-105\$/h (ca. 75€/h) rechnen, was etwa die Hälfte des Preises bei uns ausmacht. Nicht zu vergessen sind natürlich die Landegebühren, die zur Gänze wegfallen! Kaum ein Flugplatz, der für die Abfertigung etwas zurückverlangt, maximal eine Tankfüllung, mit der man FBO-Mitarbeiter glücklich machen kann.

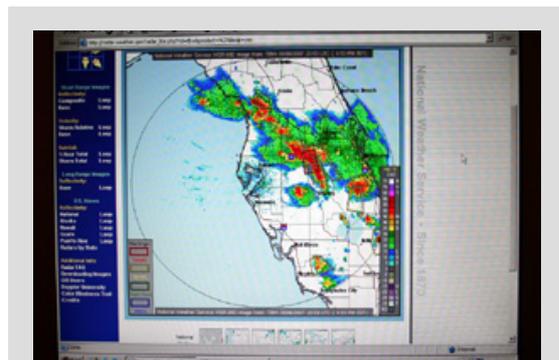
Die FBOs; Auf jedem Airport sind ein oder mehrere FBOs (Fixed Based Operators) stationiert. Ihnen kommen Aufgaben wie Ground Handling, Betankung, Verwaltung und Autoverleih zu. Dabei kann man sich bei Ankunft mit seinem Flugzeug für eines der oft 2 oder 3 ansässigen FBOs selber entscheiden. Sie unterscheiden sich vor allem durch Spritpreise, Ausstattung und Größe. Eine sehr empfehlenswerte Webseite für Referenzen und Tipps rund um die unzähligen Flugplätze in Florida und den restlichen USA ist: www.airnav.com. Sucht man dort nach dem jeweiligen Airport-Kürzel, so erhält man sämtliche Daten über den Airport und vor allem Bewertungen der dortigen FBOs und sogar Restaurants. So kann man sich schon im Vorhinein über Spritpreise, Service, Unterkunfts- und Essensmöglichkeiten informieren. Besonders bei den Spritpreisen entdeckt man zwischen den FBOs und Flugplätzen oft große Differenzen und kann so geschickt unangenehmen Überraschungen entgehen.

Naturgewalten; Schnell wird einem in Florida klar, dass sich das Klima und die Natur von Grund auf dem unsrigen unterscheiden. Gleich bei meinem Erstflug in St. Augustine hatte ich mit Windbedingungen von 12-14kt Seitenwind zu tun. Unter 10kt Wind spielt sich dort tagsüber erst gar nichts ab, nur morgens und abends hat man eine Chance in ruhigerer Luft seine Kreise zu ziehen. So

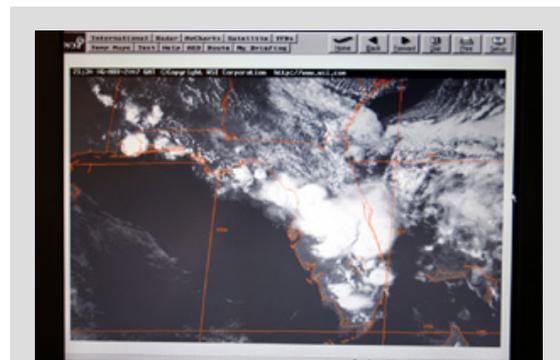
wurde ich mehr oder weniger ungewollt zum Fachmann für Seitenwindlandungen. Mit Spitzen von bis zu 28kt aus 50-60° von der Seite habe ich etliche Landungen üben dürfen und mir meine eigene Technik dafür angeeignet. Ist aber auch ganz natürlich für die Ostküste, der Einfluss vom Atlantik und die oft tropischen Temperaturen sind Ursache für die besonderen Wetterbedingungen.

Auch die Gefahr von Gewittern und Orkanen lernt man nicht zu unterschätzen. Besonders bemerkenswert ist die kurze Zeit, in denen sich Gewitterzellen aufbauen und ihre ganze Gewalt in Form von Gewittern, Sturmböen, Regen und Hagel zum Ausdruck bringen. So musste ich die Kraft eines gewaltigen Gewitters während eines „cross country“-Fluges selber zu spüren bekommen. Ein Erlebnis, das ich so schnell nicht vergessen werde und welches nur durch die Folge von richtigen Entscheidungen zu keinem Unglück führte. Wir sind damals in einer Piper Warrior gegen eine Gewitterfront aufgeflogen und entschieden uns nach längerem Zögern für eine Ausweichlandung in Kissimmee, was sich als richtig erwies, wie sich am Boden herausstellte. Denn nur 10min später ist dort die Hölle losgebrochen. Das orkanartige Gewitter hatte sich in nur wenigen Stunden aufgebaut und ist über die gesamte Breite von Florida von Norden nach Süden gezogen. In St. Augustine wurden damals Windspitzen von 50kt gemessen, dabei wurden auch 2 Flugzeuge der Flugschule beschädigt, welche sich vom Boden losgerissen hatten. Das Ausmaß des Unwetters wurde uns erst am Boden beim Begutachten des Wetterradars und der Satellitenbilder bekannt.

Natürlich kann man ewig über die Ursachen, Fehler, Leichtsinnigkeit und Umstände solcher Erlebnisse diskutieren, was wir auch mit anderen Kollegen taten, dennoch war es ein einprägsames Erlebnis, welches uns die Macht der Naturgewalten noch einmal ganz unverfälscht verdeutlichte und welches einen unbezahlbaren Erfahrungswert mit sich brachte.



Das Wetterradarbild vom 06.05.07; kein Entrinnen vor der gewaltigen Gewitterzelle



Das Satellitenbild versprach ebenso wenig Gutes

Buschbrände & Tropensturm; Ein weiteres Phänomen, welches die Flugplanung nicht gerade einfach gestaltete waren Buschbrände. Während der 6 Wochen Aufenthalt im Sunshine State hielten unzählige Buschbrände im ganzen Bundesstaat die Feuerwehrmänner und die Bevölkerung in Atem. Leider betraf es vor allem das Gebiet um und westlich von Jacksonville, womit auch St. Augustine stark vom sich verbreitenden Rauch betroffen war. Mehrere Tage herrschten überhaupt Instrumentenflugbedingungen, die Sichten gingen bis zu einer halben Meile zurück, Fliegen also ohne Instrument Rating unmöglich. Dabei kam es bei den Sichtweiten sehr stark auf die Windrichtungen und -stärken an, da der Wind die Rauchschwaden über mehrere hundert Kilometer mit sich trug. Sogar auf den Satellitenbildern konnte man die Rauchkegel erkennen, die sich über ganze Großräume verbreiteten und tagelang die Flugsicht raubten. So musste man in der Flugplanung diese Umstände berücksichtigen und konnte meist schon sehr eindeutig in den Flugplatz-METARs die davon betroffenen Gebiete erkennen.

April und Mai sind prinzipiell eine hervorragende Jahreszeit um in den Südstaaten fliegen zu gehen, allerdings war Florida schon während meines Aufenthaltes von einem Tropensturm betroffen. Das Tief „Andrea“ brachte Sturmböen und Schlechtwetter mit sich, verlor allerdings bis zum endgültigen Erreichen der Küste an Kraft und konnte sich nicht mehr in seiner vollen Stärke austoben. Mit Windspitzen von bis zu 50mph war „Andrea“ der erste mit Namen versehene Tropensturm der jährlichen Hurrikansaison. Üblicherweise beginnt die Hurrikansaison in Florida mit 1. Juni und dauert bis 30. November an, „Andrea“ war jedoch etwas früher dran und war somit der erste Subtropische Sturm im Mai seit „Arlene“ im Jahre 1981.



**Tropensturm „Andrea“ vor der Küste
und Rauchschwaden im Landesinneren**



Blick auf den Tropensturm aus FL105

Meine Ausflüge; Während der 38 Flugtage die mir zur Verfügung standen, bin ich auf rund 15 verschiedenen Airports gelandet, auf vielen davon mehrmals. Mein südlichster Trip in Florida war nach Venice Beach, welches an der Golfküste – südlich der Tampa Bay – liegt. Der längste Ausflug in den Norden führte mich und einen deutschen Fliegerkollegen nach Hilton Head – einem Golfressort auf einer Insel, welches sich bereits im Bundesstaat South Carolina befindet. Fast alle Plätze sind hervorragend ausgestattet, mit Funknavigationshilfen in der Nähe, Restaurants am Platz, FBOs sowieso, mehreren zur Verfügung stehenden Pisten, Pistenbefeuerungen, Tankmöglichkeiten und AWOS-Frequenzen (Wetterinformationen ähnlich ATIS). Und mit über 130 Airports in ganz Florida fällt einem die Entscheidung nach einem Ausflugsziel nicht so einfach, vor allem wegen dem Überangebot an Flugplätzen. Da spielen schon mehr Faktoren wie Restaurants, Bademöglichkeiten, Spritpreise oder Erlebnismöglichkeiten eine Rolle.

Fazit; Ich konnte in Amerika stolze 80 Flugstunden sammeln, davon 16,5h mit Fluglehrer und mehr als die Hälfte zusammen mit anderen Fliegerkollegen. Der Urlaub war eine äußerst lehrreiche und interessante Erfahrung. Auch wenn St. Augustine ein eher bescheidenes und langweiliges Städtchen ist, kann man beim Fliegen in den Staaten sehr viel lernen. Alleine der Sprechfunk ist eine Herausforderung für sich und der immer präsente Wind an der Küste und die rasch wechselnden Wetterbedingungen verleihen dem Fliegen noch einmal eine Würze und fordern einen jungen Piloten, der sich die Flugstunden erst erarbeitet. Abseits der Fliegerei ist das Leben nicht ganz so spannend, so können 6 Wochen auch eine sehr lange Zeit werden, allerdings eignet sich ein Urlaub von etwa 14-16 Tagen ideal um sein FAA Flight Review zu absolvieren und einige Ausflüge zu unternehmen. Dabei kann man realistisch mit 15-20 Flugstunden pro Woche rechnen, sollte dabei allerdings den Wetterfaktor nie außer Acht lassen. Im Vorhinein sollte man sich sehr gut über die Flugschulen und Möglichkeiten informieren, die Preise und Angebote sind oft sehr unterschiedlich, die Auswahl an Flugschulen und –geräten ist umfassend und der Preisunterschied zu Europa ist unverständlich riesig. Generell ist leben in den USA momentan vergleichsweise billig.

Sollte es mich also wieder einmal, sei es zum Stunden aufbauen, für ein Rating oder einen Urlaub in die Staaten ziehen, so werde ich auf jeden Fall wieder diesen Weg gehen. Die FAA-Lizenz bleibt ein Leben lang gültig, einzig der Biennial Check muss alle 2 Jahre wiederholt werden, d.h. mehr als ein Checkflug ist bei jedem Wiederkommen nicht nötig, vorausgesetzt man besitzt natürlich die gültige europäische Lizenz. Wir Europäer sind da in der Entwicklung noch Jahre zurück ...

**ein Bericht von Alexander Prokop
Juli 2007**



Meine Unterkunft – das Florida Motel



St. Augustine City



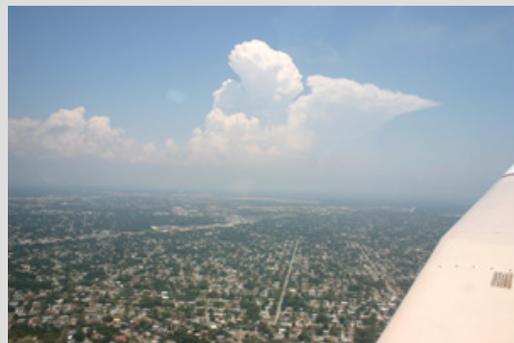
Das Cockpit der Piper PA-28-161 Warrior



Die Flugschule (F.A.C.T.)



Traumstrand in Venice Beach (VNC; Golfküste)



Schlechtwetter bahnt sich an



Die private Boeing 707 von John Travolta am Vorfeld von Ocala Intl. (OCF)



Anflug auf Rwy31 in St. Augustine (SGJ) an einem „verrauchten“ Tag

All meine Ausflüge skizziert dargestellt:



SkyVector.com
OnLine Aeronautical Charts