

Eine Instrumentenflugausbildung, die in Erinnerung bleibt

Ein Reisebericht von Florian Lanz

> *„Es gibt so manche Flüge, die ein Leben lang in Erinnerung bleiben. So wird es wohl auch bei den folgenden zwei Ausflügen sein, die vollgepackt waren mit Abenteuern, unterschiedlichsten Landschaften, Challenges und der einen oder anderen unerwarteten Wendung.“*

Ich hatte das Glück, zeitgleich mit meinem Fliegerkollegen und MCK-Mitglied Nico in die Instrumentenflugausbildung zu starten. Das gab uns die besondere Möglichkeit, die Ausbildung gemeinsam zu planen und im Zuge des Überland-Streckentrainings auch einen gemeinsamen Ausflug zu machen.

Wie dann alles anders kam als ursprünglich geplant und uns genau das einen zweiten gemeinsamen Ausflug beschert hat, könnt ihr im folgenden Reisebericht lesen.



Aufgelockerte Bewölkung auf dem Weg nach Dresden

TEIL 1 · MAI 2026

Richtung Ostsee

Klagenfurt · Linz · Bratislava · Ostrava · Łódź · **Danzig** · Heringsdorf · Dresden · **Klagenfurt**

2	8	12+	OE-KWK
Tage statt vier	Legs	Stunden in der Luft	Cessna

Große Pläne im Clublokal

Das Ganze begann am Vorabend im Clublokal des MCK. Nico Oitzinger und ich wollten im Zuge unserer Instrumentenflugausbildung unser Training auf das nächste Level heben und mit unserem Fluglehrer Otto Perdacher erste Erfahrungen auf Streckenflügen sammeln. Bei einem letzten Planungstreffen gingen wir die Route durch: in vier Tagen von Österreich über die Slowakei, Tschechien, Polen und Deutschland bis nach Schweden und Dänemark und auf einem etwas westlicheren Kurs wieder zurück. Ein großer Plan. Dass er genau so nie aufgehen würde und wir schon zwei Tage später vor Entscheidungen stehen sollten, die den ganzen Ausflug umwerfen würden, ahnten wir an diesem Abend noch nicht.

Zweimal zurück, dann endlich los

Am 9. Mai trafen wir uns bereits um 7 Uhr früh zum Briefing, denn für den ersten Tag stand ein straffes Programm an. Briefing erledigt, Flieger vollgetankt und für den Trip ausgerüstet. Startklar, dachten wir. Bis uns auffiel, dass Verzurrseile und Rettungswesten noch im Clublokal lagen. Zweimal Zurückrennen und knapp eine Stunde Verspätung später hoben wir gegen 9 Uhr endlich in Klagenfurt ab.

Den ersten Flug übernahm Nico. In der ruhigen Morgenluft durchbrach er kurz nach dem Abheben die erste Hochnebelbank, und plötzlich war um uns herum nur noch Sonne. In bekannter Umgebung und unter Ottos umsichtiger Aufsicht verlief der Flug problemlos, und schon bald landeten wir, koordiniert von den Fluglotsen, in Linz.



Fluglehrer Otto Perdacher und ich im Cockpit

Das nicht so leckere Brot aus dem Automaten

In Linz schlug die Stunde unseres Telefonbeauftragten. Mit einigen Anrufen klärte Nico offene Fragen zu PPR, Treibstoff und Handling an den kommenden Flugplätzen. Für das leibliche Wohl war weniger gut gesorgt: Unsere Stärkung kam aus dem Flughafenautomaten, ein belegtes Brötchen, über das man besser nicht zu viele Worte verliert. Organisatorisch top vorbereitet, kulinarisch eher weniger, ging es weiter Richtung Osten nach Bratislava. Diesmal übernahm ich das Steuer, und Nico nahm hinten Platz.

Die Abflugroute führte uns direkt Richtung Wien, und kurz darauf übergab uns Linz Radar an Wien Radar. Am Funk merkte man sofort, dass hier ordentlich was los war: Ein Linienflieger nach dem anderen war im Anflug auf Schwechat. Die Lotsen blieben trotzdem stets freundlich, führten uns auf Flugfläche 110 kompetent südlich am Anflugsektor vorbei und übergaben uns über dem Neusiedler See an die Kollegen in der Slowakei.



Kurzer Stopp am Flughafen Linz

Bratislava von oben

Dann kam eines der ersten Highlights. Auf der Arrival Route meldete sich der Controller: Hinter uns sei schneller Verkehr, ob wir einen Sichtanflug auf die Piste 04 fliegen könnten? Und ob wir konnten! So ging es über das riesige Industriegebiet, und vor uns lag Bratislava, eine Stadt, die sich in der hügeligen Landschaft bis weit in die Ferne erstreckt. Ein flotter, gut organisierter Turnaround später hatten wir fast unsere gesamte Verspätung wieder aufgeholt.



Ausblick über den Flughafen auf Bratislava

Billige Plätze, Pole Position

Nun steuerte Nico den Flieger Richtung Norden nach Ostrava im Osten Tschechiens, und ich wanderte auf die billigen Plätze. Bei uns galt nämlich eine klare Regel: Vorne wird geflogen, gefunkt und die Avionik bedient, wer hinten sitzt, ist Fotobeauftragter. Ich nahm diesen Job sehr ernst und konnte einige Schnappschüsse für die Ewigkeit festhalten.

In Ostrava wartete dann die Pole Position: Wir durften unsere OE-KWK direkt vor dem Terminal parken, gleich neben einem Airbus A319. Bei einer kurzen Kaffeepause im Crew-Raum hatten wir unsere kleine Cessna neben ihrem großen Bruder stets im Blick. Lange entspannen konnten wir aber nicht, denn es war bereits fortgeschrittener Nachmittag und zwei Legs standen noch auf dem Programm.



Pole Position: die OE-KWK neben dem A319



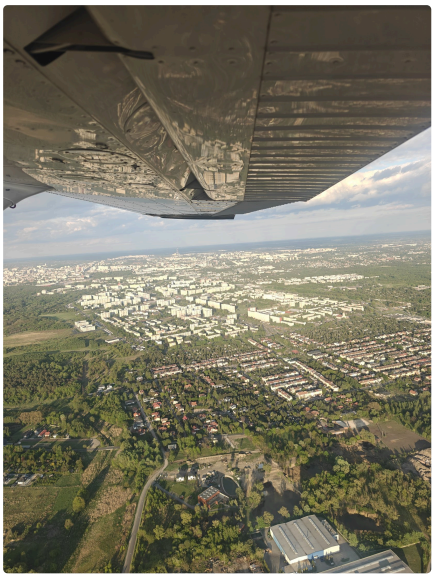
Welcome to Ostrava

Ein Bett aus Wolken

Weiter ging es nach Polen, in die von viel Grün durchzogene Stadt Łódź. Fast die gesamte Strecke flogen wir über einem Bett aus Wolken, bis es kurz vor dem Anflug aufbrach und den Blick auf eine wunderschöne Landschaft freigab.



Die Wolkendecke bricht auf



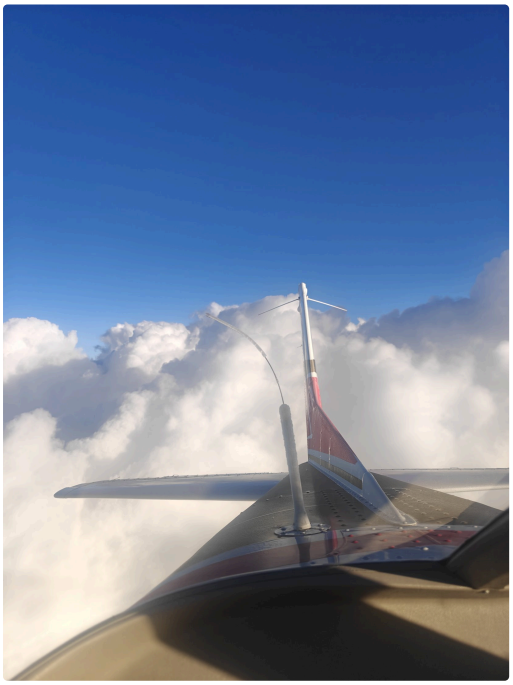
Łódź von oben



Am Flughafen Łódź

Ein flotter Turnaround, ein paar Kommunikationsprobleme und einige Währungsumrechnungen später hob Nico zum letzten Leg des Tages ab, in die ehemals deutsche Hafenstadt Danzig an der Ostsee. Dass ausgerechnet dieser Flug der anspruchsvollste des Tages werden sollte, ahnten wir noch nicht.

Der Eisbrecher



Die Wolke, die uns zwei Minuten lang festhielt

Die Wolkenfelder begannen sich aufzutürmen, und eine davon lag genau auf unserer Route. Wir analysierten die Lage zu dritt: Von vorne wirkte die Wolke nur etwa 100 Meter breit. Ein paar Sekunden drin, vielleicht ein paar Spuren Eis, dann wären wir wieder draußen. So der Plan.

Die Wolke hatte einen anderen. Nach hinten war sie um ein Vielfaches tiefer, und aus ein paar Sekunden wurden fast zwei Minuten. Wir beobachteten die Situation genau und erhöhten sofort die Leistung, damit sich am Propeller kein Eis ansetzt. Trotzdem bildete sich langsam, aber sicher eine leichte Eisschicht auf den Leading Edges.

Als wir endlich aus der Wolke herausflogen, atmeten wir alle drei erst einmal tief durch. In diesem Moment haben wir begriffen, wie schwer Wolken und Wetter manchmal einzuschätzen sind. Eine Lektion fürs Leben, die wir so schnell nicht vergessen werden:

> *„In case of doubt, better avoid than provoke it.“*



Die gefrorene Scheibe

„We hear that a lot“

Kaum hatten wir uns gesammelt, stand das Briefing für den Anflug an. Nico wies darauf hin, dass unsere Anflugschneise nah an der Grenze zur russischen Exklave Kaliningrad verläuft und das GPS-Signal hier gut gestört werden könnte. Es kam, wie es kommen musste: Mitten auf der Anflugroute leuchteten auf der Avionik in Gelb die Schriftzüge „LOI“ (Loss of Integrity) und „DR“ (Dead Reckoning) auf. Nico meldete das sofort dem Lotsen. Dessen Antwort, in gebrochenem Englisch und völlig unbeeindruckt: „Ehhh, yes yes … we hear that a lot. Fly heading 010, radar vectors for ILS approach.“



No GPS Position: Kaliningrad lässt grüßen

Damit war alles gesagt. Unter der sicheren Führung des Lotsen konnten wir den Anflug beim schönsten Sonnenuntergang über der Ostsee in vollen Zügen genießen. Eine letzte weiche Landung, dann verabschiedeten wir uns hungrig von unserem Flieger und gönnten uns auf dem Weg ins Hotel ein ordentliches Abendessen für die knurrenden Mägen.



Sonnenuntergang über der Ostsee im Anflug auf Danzig



Danzig im Abendlicht

Kreuzpeilung statt GPS

Am nächsten Morgen ging es ausgeschlafen zurück zum Flughafen, wo um diese Zeit Hochbetrieb herrschte. Während wir zur Piste 11 rollten, reihten sich rechts von uns die Airliner aneinander und warteten auf ihren Pushback.



Morgens in Danzig: ein Airliner neben dem anderen

Das Vorgehen bei GPS-Ausfall hatten wir im Briefing schon besprochen, und wir brauchten es auch: Bereits auf 3.000 ft war das GPS wieder weg, und der Lotse schickte uns mit Radarvektoren weiter. Unter uns eine geschlossene Wolkendecke, keine Bodensicht, kein verlässliches GPS. Jetzt war

fliegerisches Handwerk gefragt. Mit mehreren VORs, Kreuzpeilung und DME bestimmten wir unsere Position, und zwar ziemlich genau. Das GPS erholte sich den ganzen Flug über nicht mehr, aber wir wussten trotzdem jederzeit, wo wir waren.

Meeresbrise auf Usedom

Die hilfsbereiten Lotsen von Bremen Radar führten uns mit Vektoren durch ein Cloudbreaking, und wie bestellt kamen wir genau im Downwind der Piste 28 von Heringsdorf auf der Insel Usedom unter den Wolken heraus. Sichtanflug, butterweiche Landung, aussteigen, und da war sie: die frische Meeresbrise der Ostsee.

Nur 100 Meter vom Flugplatz entfernt fanden wir ein griechisches Restaurant mit ganz besonderer Aussicht: Unser Tisch stand direkt an einem großen Fenster, hinter dem das Luftfahrtmuseum Hangar 10 lag. Leider hatte es an diesem Sonntag geschlossen, also blieb es beim Blick durchs Fenster.



Flughafen Heringsdorf auf Usedom



Hangar 10: leider nur durchs Fenster

Plan B heißt Süden

Nach dem Essen folgte das Briefing, und mit ihm die Ernüchterung. Geplant war, über Roskilde in Dänemark sowie Kristianstad und Kalmar in Schweden bis nach Visby auf Gotland zu fliegen. Doch die Prognose für die nächsten zwei Tage zeigte viel Niederschlag, im Süden Norwegens sogar Schneeschauer, und eine Nullgradgrenze bei nur etwa 8.000 ft.

Ein kurzes mentales FORDEC (eine Methode zur strukturierten Entscheidungsfindung in komplexen, stressigen oder zeitkritischen Situationen), und die Sache war klar: Die einzig vernünftige Entscheidung war, umzudrehen und nach Süden zu fliegen. Aus dem Viertagestrip wurde ein ereignisreicher Zweitagestrip.

Nicht ganz willkommen in Dresden

Da der Tag schon fortgeschritten war und wir noch bis Klagenfurt wollten, legten wir einen Tankstopp in Dresden ein. Der Flug dorthin war vergleichsweise ruhig, und Nico landete gegen 18 Uhr. Ganz so ruhig war die Stimmung am Boden nicht: Dem Tankwart und dem Handling Agent sah man deutlich an, wie wenig sie sich über unseren kurzfristigen Besuch freuten. Nach einem kurzen klärenden Gespräch verabschiedeten wir uns aber in Frieden und machten uns auf den letzten Flug des Tages.

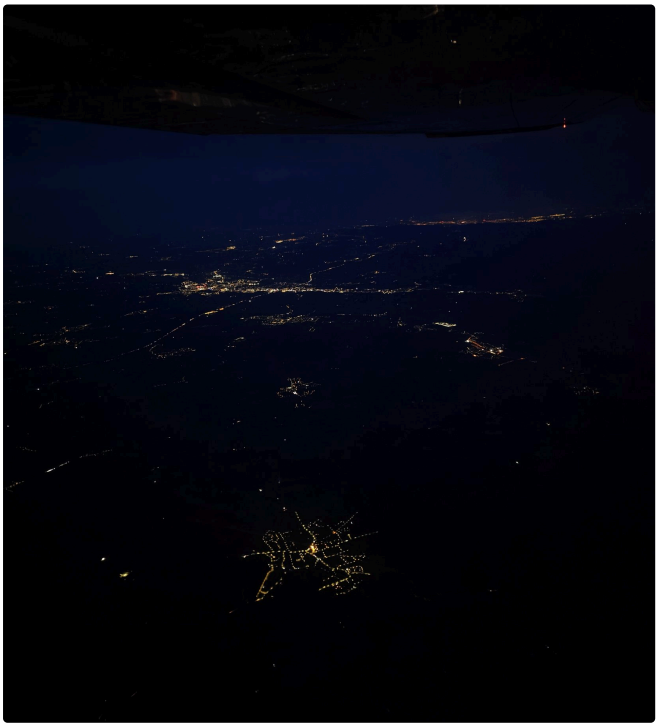


Im Anflug auf Dresden

Mit Umweg durch die Nacht nach Hause

Über dem Alpenhauptkamm standen leichte Regenschauer, und in die wollten wir in der Dunkelheit nicht hineinfliegen. Also nahmen wir den Umweg über den Osten, wo die Berge flacher und das Wetter deutlich besser war. Kurz vor Graz bogen wir Richtung Heimat ab und gönnten uns über ABIRI und die ABIRI 4T Arrival noch einen schönen Anflug auf das ILS 28R.

Um 22:30 Uhr setzte ich unseren Vogel in Klagenfurt auf. Mehr als zwölf Stunden hatte er uns in diesen zwei Tagen zuverlässig in der Luft gehalten. Was für zwei Tage!



Spät nachts auf dem Heimweg von Dresden



Wieder zu Hause: die OE-KWK in Klagenfurt



Kleine Inseln zwischen Cannes und Marseille

TEIL 2 · JULI 2026

Ab in den Süden

Klagenfurt · Ozzano · Elba · **Calvi** · **Cannes** · Montpellier · Cannes · Ozzano · Portorož · **Klagenfurt**

3	9	100	OE-KGM
Flugtage	Legs	Meilen nur Wasser	Cessna

Zwei Monate später, im Juli, bei schönstem Wetter und einem ausgeprägten Hochdruckgebiet über ganz Europa. Im Nachhinein fanden wir es sogar passend, dass uns unser erster Ausflug nicht wie geplant bis nach Schweden getragen hatte. So hatten wir die Möglichkeit, uns zu dritt auf einen weiteren gemeinsamen Ausflug zu begeben, diesmal Richtung Südwesten und mit der OE-KGM. Vor uns lagen drei Flugtage mit bestem Wetter.

Aus dem letzten Ausflug hatten wir gelernt, dass aus dem ursprünglichen Plan immer ein Plan B oder sogar ein Plan C wird. Deshalb gingen wir es von vornherein etwas anders an, planten nur noch drei bis vier Legs pro Tag und ließen deutlich mehr Platz für spontane Änderungen.

Panorama pur über der Sternenstadt

Am 6. Juli 2026 um 10 Uhr ging es los. Die Sonne stand schon hoch am Himmel, Schwimmwesten und Gepäck waren diesmal gleich beim ersten Anlauf an Bord, und vor uns lagen die slowenischen Alpen. Danach tauchte unter uns die italienische Sternenstadt Palmanova auf, eine Festungsstadt, die die Venezianer 1593 angelegt haben und die heute UNESCO-Welterbe ist. Weiter ging es südlich an Venedig vorbei in die Nähe von Bologna. Panorama pur, und nicht nur ein Foto hat es in die Favoriten der Galerie geschafft.



Die Sternenstadt Palmanova



Die Adria kurz vor Venedig

Türkis, so weit das Auge reicht

Nach kurzem Nachtanken und einem Snack aus dem Automaten (ja, schon wieder) ging es weiter Richtung Südwesten, über die harmonische Hügellandschaft der Toskana und die Hafenstadt Piombino zu unserem Ziel: dem Flugplatz Marina di Campo auf Elba. Für mich war das ein besonderer Moment. Erst ein Jahr zuvor war ich auf Tauchurlaub auf Elba gewesen und seither fasziniert von der Insel, ihrer Kulinarik und ihrer Flora und Fauna.



Die Hügel der Toskana



Florenz von oben

Nico cancelte IFR und navigierte uns über den recht anspruchsvollen Anflug von Norden. Während er und Otto sich voll darauf konzentrierten, hatte ich nur Augen für das türkise Wasser und die steinigen Klippen zwischen den goldgelben Sandstränden. Der Anflug geriet etwas hoch, doch Nico korrigierte rasch, fand schnell einen sauberen Gleitpfad und setzte die Cessna bei seiner ersten Landung auf Elba bravourös auf.



Türkise Buchten auf Elba



Unsere OE-KGM in Marina di Campo

Auf zur wilden Insel

Noch auf Elba gönnten wir uns direkt am Flugplatz ein kleines Mittagessen und machten das Briefing für den nächsten Flug. Es ging nach Westen auf die französische Insel Korsika, „die wilde Insel“, wie Otto sie liebevoll nennt. Otto war schon viele Male dort, vor allem in Calvi, unserem Tagesziel.

Read you 1 out of 5

Diesen Flug durfte ich übernehmen. Wir starteten in Marina di Campo Richtung Süden, drehten nach links ab, und Elba glitt von ihrer schönsten Seite an uns vorbei. Auf dem Weg zum Elba VOR versuchten wir, unsere IFR Clearance zu bekommen. Und versuchten. Und versuchten. Nicht IFR war das Problem, sondern die Verbindung zu Roma Radar, die wir irgendwann nur noch mit „read you 1 out of 5“ bewerten konnten. Da halfen selbst meine fundierten Italienischkenntnisse nicht mehr weiter. Nach einigen schon leicht verzweifelten Versuchen schickte uns der Lotse schließlich zu Bastia Radar, und dort bekamen wir endlich die ersehnte Clearance.



Beim Abflug: Elba von seiner schönsten Seite

Circling zwischen den Bergen

Bei bestem Sommerwetter tauchten am Horizont bereits die Berge Korsikas auf, und wir widmeten uns dem Anflugbriefing. Gemeldet war Wind aus Norden mit 10 Knoten. Da es nur einen Instrumentenanflug von Norden gibt, war schnell klar: Uns erwartete einer der bekanntesten Circling Approaches Europas. Der Flughafen von Calvi liegt in einer Bucht, die von hohen Bergen umschlossen ist, und genau das macht den Anflug so besonders. Man kommt den Hängen ziemlich nahe und muss sehr präzise fliegen. An diesem Tag hatten wir Glück, über Calvi war kaum ein Wölkchen zu sehen, was das Fliegen nach Sicht enorm erleichterte.

Das deutscheste „Moin“ Frankreichs

Nach dem Aufsetzen lotste uns ein Einwinker zu unserer Parkposition. Auf Korsika, gut tausend Kilometer von der Nordsee entfernt, begrüßte er uns mit einem kräftigen „Moin!“. Das wohl deutscheste „Moin“, das Frankreich je gehört hat. Nach etwas Small Talk und einigen Empfehlungen fuhren wir mit dem Taxi in die Stadt und checkten im Hotel ein, um den Tag gemütlich ausklingen zu lassen.

Calvi selbst hat übrigens eine spannende Geschichte. Über der Bucht thront die Zitadelle aus genuesischer Zeit, über deren Tor bis heute der Spruch „Civitas Calvi semper fidelis“ steht, also „die Stadt Calvi ist immer treu“. Calvi hielt nämlich über Jahrhunderte zur Republik Genua, sogar während der korsischen Unabhängigkeitskämpfe. Die Calveser behaupten außerdem bis heute, dass Christoph Kolumbus in ihrer Zitadelle geboren wurde. Belegt ist das nicht, das angebliche Geburtshaus kann man trotzdem besichtigen. Und seit 1967 ist in Calvi das Fallschirmjägerregiment der französischen Fremdenlegion stationiert.



Angekommen in Calvi, dahinter die Berge Korsikas

Ruhepuls im Sonnenuntergang


Aussicht vom Hotel über die Küste von Calvi

Die Sonne stand noch rund zehn Grad über dem Horizont, und ich konnte nicht anders, ich musste ans Meer. Kurzentschlossen wanderte ich über ein paar struppige Wege hinunter zu einem schönen Sandstrand in einer Felsbucht. Ein paar Schwimmzüge im Sonnenuntergang, und plötzlich war der Puls wieder ganz unten. Ich ließ den Tag Revue passieren und konnte kaum glauben, was wir an diesem einen Tag alles erlebt hatten.

Am Abend zogen wir gemeinsam in die Stadt, um uns den Hafen, einige Sehenswürdigkeiten und die wunderschönen Gassen von Calvi anzuschauen. Wir wussten, dass der nächste Tag wieder lang werden würde, und gingen deshalb recht früh zurück ins Hotel, um uns die nötige Ruhe zu gönnen.



Sonnenuntergang in Calvi



In den Gassen von Calvi

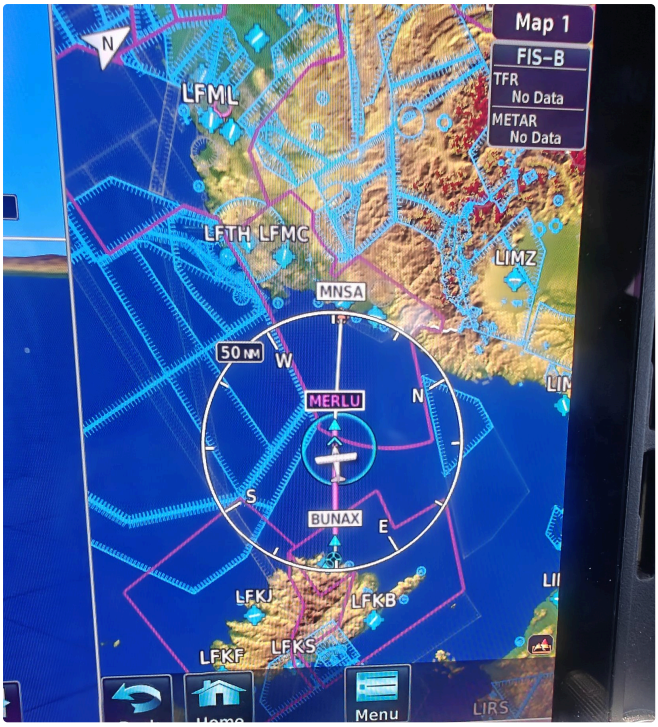
100 Meilen nichts als Wasser

Auch der nächste Morgen begrüßte uns mit Sonnenschein. Nach einem ausgiebigen Frühstück ging es direkt zum Flughafen, denn vor uns lag ein ganz besonderer Flug: rund 100 Meilen Wasser zwischen Calvi und der Côte d'Azur. Ziel war Cannes-Mandelieu. Cannes ist weltweit für seine Filmfestspiele und die NRJ Music Awards bekannt.

Alle drei in Schwimmwesten, die Augen immer wieder auf den Motorinstrumenten. Und so weit das Auge reichte: nur Wasser. Ich fragte mich, wenn schon dieses kleine Stück Mittelmeer so riesig wirkt, wie groß müssen dann erst der Atlantik und der Pazifik sein? Fast schon surreal, dass Passagiermaschinen diese Ozeane heute in wenigen Stunden überqueren.

„Land in Sicht!“

Der Ruf kam lautstark von den billigen Plätzen, und auf einmal waren wir alle hellauf aufgeregt. Am Horizont wurden die Berge der Côte d'Azur immer deutlicher, bald überflogen wir die Île Sainte-Marguerite direkt vor Cannes und landeten sicher auf französischem Festland.



Viel Blau auf dem Display zwischen Calvi und Cannes



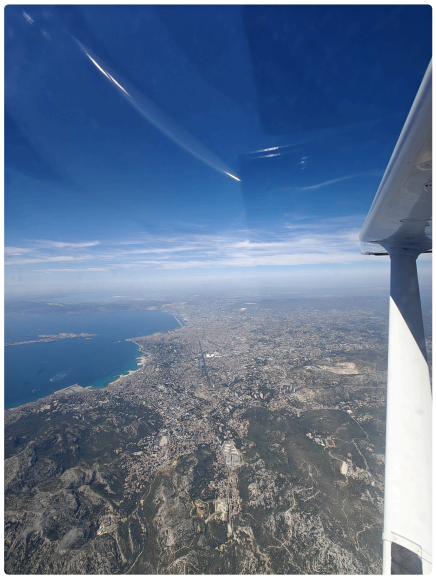
Land in Sicht: Cannes von oben

Kulissenlandschaft, so weit das Auge reicht

Den nächsten Flug übernahm ich, eine Panoramaroute wie aus dem Bilderbuch. Über Saint-Tropez staunten wir über die wohl Hunderten Yachten, die in der Hochsaison in der Bucht lagen. Dann ging es direkt über die majestätische Stadt Marseille, nach Paris die zweitgrößte Stadt Frankreichs, und über die rosaroten Salinen von Aigues-Mortes bis zum internationalen Flughafen Montpellier.



Die Bucht von Saint-Tropez



Marseille



Die rosaroten Salinen von Aigues-Mortes

Das Schnäppchen von Montpellier

Hätten wir vor der Reise Wetten abgeschlossen, wo die günstigste Landegebühr anfällt, auf Montpellier hätte keiner von uns gesetzt. Ein internationaler Flughafen, und wir zahlten für die Landung mit unserer OE-KGM gerade einmal rund 14 €. Mit einem breiten Grinsen ging es retour nach Cannes, wo wir übernachten wollten.

LUXUS, PIBON und der vergessene Punkt A

Zurück in Cannes bekamen wir diesmal den Instrumentenanflug mit Visual Manoeuvring with Prescribed Tracks (VPT). Dafür hatten wir vorab sogar einen Online-Kurs absolvieren müssen, denn die Nachbarschaft, die großteils selbst mit dem Privatjet anreist, ist sehr lärmempfindlich. Und wie heißt der Wegpunkt direkt über dem Hauptstrand von Cannes? Natürlich „LUXUS“.

Wir überflogen LUXUS, dann PIBON und leiteten den Turn to Final ein. Was wir dabei übersehen hatten: Punkt „A“, einen zusätzlichen vorgegebenen Punkt direkt über dem großen Kreisverkehr. Wir kurvten etwas zu steil ein und verpassten ihn um knappe 100 Meter. Gemerkt hat das an diesem Abend niemand. Dachten wir.

Post aus Cannes

Einige Wochen später landete eine E-Mail in unserem Postfach: eine Lärmbeschwerde von Anwohnern. Im Anhang ein Screenshot unserer ADS-B-Daten, auf dem man sah, dass unser Flugpfad um lächerliche 100 Meter vom Prescribed Track abwich. Da es ein Erstvergehen war, kamen wir mit einer Ermahnung davon und konnten diese Erfahrung mit einem zwinkernden Lächeln abhaken.

Roter Teppich und Crêpes

Im Hotel wurden wir, für französische Verhältnisse, in perfektem Englisch empfangen. Danach ging es gemeinsam in die Stadt zu einem leckeren Abendessen à la française. Nach Sonnenuntergang schlenderten wir über die schöne Hafenpromenade und standen schließlich vor dem Palais des Festivals et des Congrès, berühmt für seinen roten Teppich bei den Filmfestspielen. Und weil man schon einmal in Frankreich ist, durfte eine Crêpe als Nachtisch natürlich nicht fehlen.



Cannes am Abend

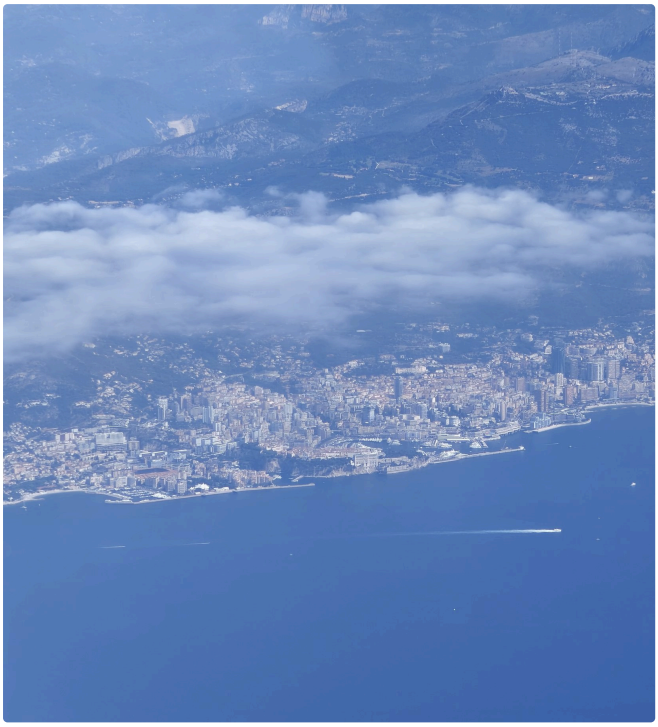


Die obligatorische Crêpe

Frischer Fisch zum Abschied

Am letzten Tag herrschte Aufbruchstimmung, es ging nach Hause. Der Rückflug war angenehm unspektakulär, und wir genossen einfach die Zeit in der Luft. Nach einem kurzen Zwischenstopp in Ozzano nahe Bologna und mit tollen Aussichten auf Monaco, Genua, die Toskana, die Orti di Chioggia

und die Halbinsel Istrien führte uns der RNP Approach über Piran zum Flugplatz Portorož. Dieser Zwischenstopp war rein strategisch geplant, und zwar für unsere Mägen. Ein herrliches Mittagessen mit frischem Fisch war der perfekte Abschluss, bevor wir uns auf den Weg zurück nach Klagenfurt machten.



Monaco auf dem Heimweg



Die Gemüsegärten von Chioggia

Wir alle drei waren glücklich und zufrieden, hatten nur noch jede Menge Schreibarbeit vor uns und waren wohl alle heilfroh, als wir uns kurz vor Mitternacht wieder ins eigene Bett fallen lassen konnten.

Fazit

Es gibt wohl kaum Piloten, die im Zuge ihrer Berufspilotenausbildung so tolle, spektakuläre, oft überraschende und lehrreiche Trainingsflüge mit der eigenen Clubflotte durchführen können. Die modulare CPL-Ausbildung hat eben sehr wohl auch ihre Vorteile gegenüber der integrierten, durchgetakteten Variante, auf die die meisten Airlines und Flugschulen setzen.

Das Training mit Otto und Nico hat mir gezeigt, wie wichtig es ist, immer einen Plan B parat zu haben, wie schnell sich Wettersituationen verändern können und wie wenig es braucht, einen perfekt durchgeplanten Flug wieder von null aufzurollen und neu zu planen. FORDEC (Facts, Options, Risks and Benefits, Decision, Execution, Check) war dabei unser bester Wegbegleiter.

Was mir aber am meisten bleibt, sind nicht die Anflugkarten und Checklisten, sondern die gemeinsamen Momente: das Durchatmen nach der Wolke vor Danzig, der Sonnenuntergang über der Ostsee, das Schwimmen in der Bucht von Calvi, das „Land in Sicht!“ vor Cannes und unser Grinsen über die 14 € in Montpellier. Deshalb bin ich sehr dankbar, dass ich diese Erlebnisse mit mittlerweile guten Freunden wohl ein Leben lang in Erinnerung behalten darf.

Und allen, die Interesse haben, sich in Sachen Luftfahrt weiterzubilden, kann ich nur ans Herz legen, bei einem IR-Training solche Erfahrungen zu sammeln. Denn solche Ausflüge macht man später wohl kaum noch einmal.



Otto, Nico und ich

Florian Lanz, November 2026