

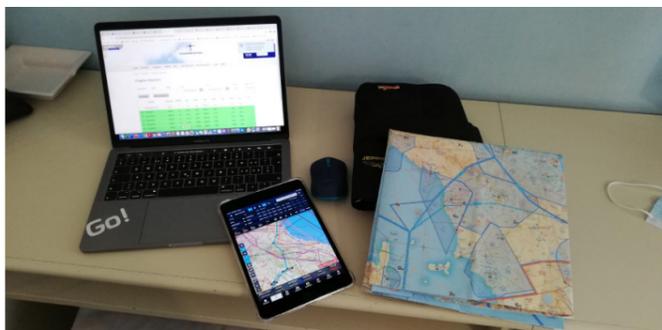
“Vier Augen sehen mehr als zwei Augen. Vier Ohren hören mehr als zwei Ohren.“

Eine Reise mit Patrick Salzman

“Man kann sich noch so gut vorbereiten, Unvorhergesehenes kommt oft (...). Wichtig dabei: Einen kühlen Kopf bewahren und, falls nötig, die in der Ausbildung erlernten Entscheidungsmodelle konsequent anwenden.“

Organisatorisches

Bereits die Organisation des sog. „Erfahrungsstunden Sammeln“ erwies sich als durchaus herausfordernd. Da war zuerst die riesige Vorfreude auf den Trip nach Südafrika, wo bei der Partnerflugschule von Horizon SFA eine 20-stündige Self-Fly-Safari auf dem Programm stand. Ein lang ersehnter Traum, auch abgesehen von der ATPL Ausbildung. Bereits einige Wochen vor dem geplanten Abflug setzte das BAG Südafrika auf die Risikoliste und weil eine Quarantäne nach der Rückkehr in die Schweiz keine Option war, musste eine andere Lösung her. Tom Rufer von meiner damaligen PPL-Flugschule alpa-aviation gab mir diverse wertvolle Tipps und Ratschläge, welche europäischen Länder und Regionen sich für einen „Ausland-Neuling“ wie mich eignen würden. Italien war eher am unteren Ende der Liste, rutschte aber zwangsläufig immer weiter aufwärts, nachdem zwei(!) Tage vor Abflug auch diverse Regionen Frankreichs sowie Korsika auf die Liste des BAG kamen.



Dasselbe Problem mit Kroatien. In Slowenien war die Schweiz auf der „gelben“ Liste. Da wäre noch Deutschland gewesen, aber meine Passagierin zog es in den Süden, um doch noch ein bisschen südliche Meeresluft schnuppern zu können. So entstand aufgrund unzähliger Zufälle und Gegebenheiten schliesslich eine Route via Österreich nach Italien.



Erster Teil – Österreich

100% glücklich war ich nicht, ohne Safety-Pilot nach Italien zu fliegen. Zu oft hatte ich gehört oder gelesen, wie kompliziert die VFR Fliegerei dort sei, insbesondere wenn man alleine unterwegs sei. Da war jedoch auch der beruhigende Gedanke, dass die Route in Richtung Österreich starten würde, was von allen Seiten als „unproblematisch“ beschrieben wurde. Und das war es auch: Sowohl die Controller vom FIS wie auch die Flugverkehrsleiter in den CTR's waren sehr hilfsbereit und verständnisvoll, wenn mal ein „say again“ nötig wurde.

Erfahrungsstunden



Der erste Tag führte bei schönstem Wetter nach Innsbruck mit einer Zwischenlandung in Samedan, was den Vorteil mit sich brachte, dass sich die Einweisung für den höchstgelegenen Flugplatz Europas wieder entsprechend verlängerte.



Am zweiten Tag führte die Route mit Zwischenstopp in Salzburg nach Klagenfurt. Der Anflug von Westen dem Wörthersee entlang war traumhaft schön. Auf allen österreichischen Flugplätzen war sehr wenig los; weder in der Luft, am Boden oder am Funk war Stau angesagt – super praktisch als „Einstieg“ nach einer mehrwöchigen Flugpause im Sommer.



Zweiter Teil – Italien

Die „Challenge Italien“ startete früher als erwartet. In Klagenfurt lag am Vormittag tiefer, herbstlicher Nebel. Glücklicherweise löste er sich aber bereits vor 11 Uhr auf und die Reise nach Italien konnte weitergehen. Wien Information wies mich netterweise darauf hin, dass der Funkkontakt mit Padova Information u.U. im Gebirge nicht zustande kommen würde. Ich sollte dann einfach weiterfliegen. Leichter gesagt als getan, denn auf den ersten Blick gleicht die ICAO Karte von Italien punkto Lufträume einem Wirrwarr.

Auch diverse R-Areas und D-Areas waren aktiv. Da war es eine riesige Erleichterung, als wir endlich Verbindung zum FIS herstellen konnten, welcher uns professionell bis nach Venedig lotste. Gewöhnungsbedürftig waren jeweils die vielen Infos, die der FIS wissen wollte, insb. ETA und ETO beim Waypoint xy. Das Tablet erwies sich einmal mehr als grosse Hilfe.

Am Abend in Rimini gelandet kam die Überraschung: Nachdem uns wie immer zuerst der Fiebermesser an die Stirn gehalten wurde, informierte man uns, dass der Flughafen wegen Unterhaltsarbeiten am nächsten Tag erst nach Mittag öffnen würde.

Wieder einmal musste die Planung überarbeitet werden. Das Auftanken im etwas südlich gelegenen Fano musste auf den Nachmittag verschoben werden. Dort machten sie jedoch Siesta bis 15 Uhr. Das Nachmittagschwimmen im Meer von Elba würde also zu einem Abendschwimm werden – kein Problem, Meer wie auch Luft waren genügend warm.



Am vorletzten Tag führte die Route wieder nach Venedig, dieses Mal aber mit Nightstop. Den berühmten Markusplatz mit etwa 40 anderen Touristen zu teilen, das musste genossen werden!





- > Sich von den Italienischen Waypoint-Bezeichnungen nicht abschrecken lassen. Die Fluglotsen kannten sowohl die Abkürzungen wie auch die entsprechenden Ortschaftsnamen sehr gut.
- > Solange die spezielle Situation mit Corona in Europa anhält, lohnt sich ein vorheriger Anruf auch bei öffentlichen Flughäfen. Teilweise gab es bestimmte Regelungen zu beachten, die weder auf Websites noch in NOTAMS veröffentlicht waren. Zudem sollte man überall mehr Zeit einplanen als gewöhnlich.
- > Selbsterklärend: Im Vorherein möglichst viele Tipps und Infos von Instruktoren und Fliegerkollegen/innen abholen.



Rückflug

Der letzte Tag führte von der genial gelegenen Graspiste „Venezia Lido“ übers Trentino und Südtirol einmal mehr nach Samedan. Zu weit war die angekündigte Front von Westen schon fortgeschritten, als dass ein Rückflug via Tesin oder Wallis möglich gewesen wäre.



Nach der obligaten Nusstorte kam rasch die Frage auf, ob wir es wettertechnisch noch zurück nach Bern schaffen würden. So versuchten wir zuerst, die Alpen zu überqueren und hofften darauf, dass sich in St. Gallen – Altenrhein der Nebel lichten würde. Dies ging jedoch weniger schnell als erhofft, weshalb eine Special VFR Landung nötig wurde, um nicht nach Deutschland oder Österreich ausweichen zu müssen. Genehmigt und getan – eine tolle Erfahrung!

Der Rückflug nach Bern am späten Nachmittag wurde auch nochmals zu einem besonderen Erlebnis, hatte doch die fast komplett zerfallene Front bei guter Sicht noch ein paar Regentropfen und eine mystische Atmosphäre im Gepäck. Die sonnige Abendstimmung in Bern war der perfekte Abschluss einer genialen, lehrreichen Ausland-Flugreise!

Wichtigste Erkenntnisse

- > Lieber mit Passagier/in: Vier Augen sehen mehr als zwei Augen. Vier Ohren hören mehr als zwei Ohren. Meine Partnerin erwies sich als riesige Hilfe! Sie unterstützte mich im Scanning, notierte hier und da wichtige Informationen oder half bei der Cockpit Organisation. Diesen wertvollen Support hätte ich nicht missen wollen, da weder Fliegerkollegen, noch ein Instruktor oder Safety-Pilot dabei waren.
- > Man kann sich noch so gut vorbereiten, Unvorhergesehenes kommt oft. Sei es in navigatorischer Hinsicht, beim Wetter oder in operationellen Themen. Wichtig dabei: Einen kühlen Kopf bewahren und, falls nötig, die in der Ausbildung erlernten Entscheidungsmodelle konsequent anwenden. ANC und FORD haben mir zwei drei Male das Leben leichter gemacht, auch wenn die Situationen nicht kritisch oder gefährlich waren. Dasselbe gilt für Departure und Approach Briefings, gerade bei unbekanntem Flugplätzen.
- > Das i-Pad, dein Freund und Helfer: Im Sinne von „best use of equipment“ erwies sich das i-Pad als hervorragende Unterstützung beim Navigieren aber auch beim „in-flight“ Umplanen von Routen. Bei der Vorbereitung der Flüge sind die Papierkarten aber immer noch am übersichtlichsten, meiner Meinung nach. Mit Jeppesen Foreflight kommt man schnell zurecht. Skydemon war als Backup auf dem Smartphone, kam aber dank stabilem Betrieb von Foreflight nie zur Anwendung.



“Wenn man die erlernten Entscheidungsmodelle verinnerlicht, helfen sie einem auch dann, wenn man an die mentalen Grenzen stösst.”

Steckbrief - Patrick Salzmann

Alles begann mit unzähligen Besuchen von Flugshows und einem Modellflugzeug als erstes grosses Kindergeschenk. Als 14-Jähriger durfte ich an einem Schnuppertag mit Schülern der damaligen Fliegerischen Vorschulung in Grenchen mitfliegen. Der Traum vom selber Fliegen war geboren. Da war aber auch noch eine zweite Leidenschaft: Der Sport. Dieser hat mich nach der Matura zuerst an die Uni Bern geleitet und führte mich schliesslich in die Privatwirtschaft ins (Sport-)Marketing.

Die Faszination zur Aviatik war aber immer da und die Ausbildung zum Berufspiloten blieb stets präsent. Vor ein paar Jahren an einem schönen Sommertag standen meine Partnerin und ich wieder einmal als Zuschauer am Zaun des Flughafens Bern-Belp. Und das schon zum x-ten Mal im gleichen Sommer. «Willst du nicht endlich mit der Ausbildung beginnen?», fragte sie. Und sie hatte recht, worauf wartete ich noch?

2015 ging es zur Piloten-Eignungsabklärung bei Swiss, welche ich leider nicht erfolgreich abschliessen konnte. Die Enttäuschung war anfänglich gross. Doch das anschliessende Gespräch mit dem Assessor und ein Jumpseat-Flug mit Helvetic Airways im Jahr 2016 hielten die Hoffnungen fürs Fliegen in mir aufrecht. Unterdessen stand ich mit beiden Beinen im Berufsleben und entschied mich, zuerst die Ausbildung zum Privatpiloten in Angriff zu nehmen. Ende 2017 hielt ich dann stolz meine Privatpiloten Lizenz in den Händen. Mein Fluglehrer Willy Kunz und das positive Feedback meines Examiners gaben mir den Anstoss, die Fliegerei weiter zu verfolgen. 2019 stand zuerst aber noch eine langersehnte Weltreise auf dem Programm. Nach der Rückkehr ging es mit gut «durchlüftetem» Kopf zur Standortbestimmung bei Horizon SFA, welche ich erfolgreich abschliessen konnte. Ron Teichmann verlieh mir beim aufschlussreichen Ausbildungsgespräch nochmals einen Extraschub an Motivation! Es folgte das Initial Screening bei Helvetic Airways, bei welchem ich ebenfalls grünes Licht erhielt.

Seit Abschluss der Privatpiloten Lizenz flog ich oft in den Alpen sowie auf diverse Schweizer Flugplätze und konnte so meine Leidenschaft in der Freizeit ausleben. Meistens bin ich mit Cessna 172 oder mit AT-3 unterwegs (auf diesem Modell machte ich die PPL Ausbildung, viele kennen es von den Sphair Kursen her).



Im Sommer 2020 startete die ATPL Ausbildung bei Horizon und es hiess nach längerer Zeit wieder «ab hinter die Bücher». Das erste Praxismodul war die VFR Standardisation im DA42 Simulator – eine echte Challenge für mich! Zweimotorig geht alles ein bisschen schneller und zum ersten Mal sass ich in einem Glascockpit. Die vielen wertvollen Learnings von FI Michael Imhof gaben Aufschluss darüber, woran ich in den nächsten Monaten arbeiten muss und welche Skills seit PPL-Abschluss ein bisschen verloren gingen.

Aktuell warte ich auf gutes Wetter, damit das UPRT Praxismodul stattfinden kann. Und dank meinem neuen Teilzeitjob werde ich nun auch die Theorieausbildung mit etwas mehr «Power» in Angriff nehmen können. Ich bin froh, dass ich Horizon SFA gewählt habe. Die professionellen Strukturen, die Möglichkeit zur berufsbegleitenden Ausbildung und die Zusammenarbeit u.a. mit Helvetic Airways waren für mich persönlich ausschlaggebend.



HORIZON
 SWISS FLIGHT ACADEMY


Möchtest auch Du
die Geschichte deiner Ausbildung an der
Horizon Swiss Flight Academy
mit uns teilen?

Dann sende eine Mail an:

marketing@horizon-sfa.ch

Wir freuen uns auf Deine Horizon Stories!