

flieger magazin

Nr. 9/September 2007



Deutschland € 4,90

Österreich € 5,50, Benelux € 5,70

Italien € 6,40 Spanien € 6,40

Schweiz sfr 9,50

Transponder-Umrüstung

Mode-S
– das müssen
Sie wissen!

Seneca-Crash

Zuviel riskiert
beim Go around



Kunstflug
mit der Bo 105

Unglaubliche Manöver!

**Flugboot-
Abenteuer**

**Durch den
wilden Westen**

**Smaragd-
Modellpflege**

**Was bringen
die Neuheiten?**

**Gewinnen
Sie das neue
Sennheiser
HMEC
250**





Fliegen, wo sonst keiner ist:
Mit dem **Amphibium**
durch den wilden Westen



Fliegen, feiern, Freunde
treffen: **Tauschschiff** ist
mehr als ein Fly-in

14

Recht

Aufklärungspflicht	58
Pflicht oder Kür?	58
Quiz: Fragen für Piloten	59

■ UNFALLAKTE

▶ Misslungener Go around	
Überrascht vom Gierereffekt	74

■ ULTRALEICHT

▶ Neue Smaragd-Versionen: Taildragger und Short Wing mit V-Prop	
Neustart	76

UL-Messe in Ozzano, Italien	
Cielo e volo	82

UL-News	84
---------	----

■ RÜCKFLUG

Focke-Wulf F 19	
Die Geschichte eines einzigartigen Vogels	86

■ HANGAR FLYING

Old News / Foto-Flug	88
Rodscher / Cartoon	89

■ RUBRIKEN

Editorial	3
Leserbriefe	22
Termine	39
Produkt-News	28
Impressum	60



76

Jetzt auch als Taildragger:
Wie fliegt die **neue Smaragd** im
Vergleich zur Shortwing?

Text und Fotos:
Paula und Peter Schoenenberger

Beim Aufsetzen knallen die Räder von einem Loch ins andere. Die Verstrebungen unseres Amphibiums ächzen. Das Ende der 1000 Fuß langen Piste kommt rasend schnell auf uns zu. Wir atmen auf, als die Maschine zum Stehen kommt, rollen dann vorbei an windschiefen Holzverschlängen und ULs, die

den Himmel schon lange nicht mehr gesehen haben. Die Graspiste des King George Airparks wird weder einem König gerecht noch ist sie von einem Park umgeben. Vor drei Jahren waren wir – damals noch ohne eigenes Flugzeug – schon einmal hier. Sonst wäre ich bestimmt der Versuchung erlegen, gleich wieder abzuheben.

»Welcome back in Canada!« Fred kommt mir lachend entgegen. Auch Jack und George eilen herbei, die Luftfahrkarte ist im Nu ausgebreitet: Was diesem Platz an Komfort fehlt, wird durch Hilfsbereitschaft leicht ausgeglichen. Noch bevor ich die Searey festgemacht habe, werden wir mit guten Ratschlägen und Tipps eingedeckt.

Meine Frau hegt schon lange den Verdacht, dass wir genau auf diesem Platz infiziert wurden. Seit der Seaplane-Virus von uns Besitz ergriffen hat, zieht es uns jedes Jahr für ein paar Wochen nach Nordamerika. Die romantische Vorstellung, mit dem Amphibium unberührte Natur und Einsamkeit zu entdecken, auf kristallklaren Gletscherseen und in kleinen Buchten zu landen, hat sich in unseren Köpfen festgesetzt.

Als Paula und ich Mitte Mai unsere Searey in Marana, Arizona,

aus dem Hangar schieben, liegt Kanada noch in weiter Ferne. Rundherum Trockenheit und Wüste, bei über 40 Grad im Schatten wird ein einfacher Ölwechsel zur Tortur.

»Nichts wie weg von hier!« stöhnen wir beide. Ein Sandsturm verzögert den Aufbruch. Die Sicht ist gleich null, die Luft gelb-braun. Als die Sonne wieder gnadenlos auf uns niederbrennt und die Asphaltpiste flimmert, merken wir, dass »clear skies« nicht unbedingt ideales Flugwetter bedeutet. Nachmittags kommt Wind bis zu 25 Knoten auf, nichts für eine Maschine mit 1450 Pfund Abfluggewicht. Deshalb beginnt unsere Flugsaison bei Sonnenaufgang. Um 5.30 Uhr haben wir eine Höhe von 8500 Fuß erreicht, nach vier Stunden landen wir in Page. Unser frühes Aufstehen hat zur Folge, dass im Best Value Inn das erste uns angebotene Zimmer noch nicht gereinigt ist und im zweiten der Gast noch im Bett liegt.

Dann wartet Neuland auf uns. Wieder heben wir von einer Landpiste ab. Die Route über die rosa Landschaft des Capitol Reef National Park stimmt uns auf Wochen unbeschwertes Fliegen ein. Die Piste von Wayne Wonderland auf 7000 Fuß lockt zum Auftanken. Klare Luft, grüne Weiden, kein Handy-Empfang, keine Menschenseele weit und breit, die Ränder glotzen uns fragend an. Nach einigem Suchen finden wir in einer kleinen, wackeligen Holzhütte ein Telefon.

Von Arizona bis nach British Columbia

Zwischen den Elementen

Über schneebedeckten Gipfeln kreisen, Gletscherseen und einsame Meeresbuchten erkunden – und fast überall landen können. Das Schweizer Ehepaar Paula und Peter Schoenenberger hat mit einem Amphibium den Westen Amerikas und Kanadas erobert

Ein vergilbter Zettel an der Wand verrät die Nummer des Airportchefs. Dieser ist »out of town«, dafür springt Ryan in die Bresche. Er freut sich über die Abwechslung, und nach einem gemütlichen Schwatz heben wir mit vollem Tank ab. In der Nähe von Salt Lake City hört die Einsamkeit dann auf. Es herrscht mehr Betrieb in der Luft, als uns lieb ist. Für die ganze Reise haben wir uns schon vorab kleine Plätze ausgesucht. Kriterium: keine Hektik, kein Kontrollturm. Darum landen wir auf dem Bolinder Tooele Valley Airport und nicht im belebten Salt Lake City.


»Wundern Sie sich nicht, wenn das GPS ausfällt. Die Militärbasis in Tonopah stört zeitweise den Empfang«, werden wir beim Wetterbriefing gewarnt. Jetzt wissen wir wenigstens, dass genaue Kartenarbeit gefragt ist. 20 Knoten Wind auf der Nase reduzieren unsere Reisegeschwindigkeit auf 52 Nautische Meilen in der Stunde. Unbeirrt fliegen wir nach Westen und finden Winnemucca auch ohne GPS.

Karlston, eine Flugschülerin, steht auf dem Flugplatz: »Ich fahre in die Stadt, wollt Ihr mitkommen?« Der Transport vom Flugfeld zur nächsten Ortschaft funktioniert auch hier problemlos. Oft wird uns kostenlos ein Auto zur Verfügung gestellt. Besonders auf sehr kleinen Airfields sind die Fahrzeuge häufig so alt, dass man zuhause be-

stimmt nicht mehr damit herumfahren dürfte. »Rufen Sie mich einfach an, falls es Probleme gibt«, heißt es dann immer. Dazu gibt's eine Telefonnummer für den Abschleppdienst.

In Nordkalifornien beim Lake Almanor treffen sich die Sierra Nevada Range und die Cascade Range. Wir haben Zeit, den Wüstensand abzuwaschen. Ich nutze die Gelegenheit, um meinem Freund Brad die Searey vorzuführen. Die Landung im Eagle Lake verläuft perfekt. Als ich mit Brad eine Stunde später abheben will, ist der See spiegelglatt. Bei full power klebt der Flieger auf der Wasseroberfläche, die Maschine kommt nicht auf den Step. Der Propellerstrahl wirbelt Wasser auf. 5100 Fuß Höhe, Temperatur 25 Grad, vollgetankt mit 28 Gallonen. Zu allem Übel bringt mein Passagier 80 Pfund mehr auf die Waage als meine Frau. Warum

habe ich vor dem Start nicht daran gedacht? Brad beginnt, an meinem fliegerischen Können zu zweifeln. Erst als ich mit dem Gedanken spiele, meinen Passagier irgendwo am Ufer auszuladen, heben wir doch noch ab. Der Propeller ist vom Startlauf

A photograph of a seaplane on a calm lake. The seaplane is white with blue accents on the tail and is partially submerged in the water. The background features a steep, forested mountain slope under a clear blue sky. The water reflects the sky and the surrounding landscape.

Zwischenlandung im Widgeon Lake, Kanada:
Mit dem Seaplane wird die Vesperpause zum Erlebnis

etwas mitgenommen, mein Ego ebenfalls angekratzt.

Am nächsten Morgen wieder unendliche Fernsicht. Die Cascade Range mit ihren vielen Vulkanen wartet auf uns. Schneebedeckte Gipfel, stahlblauer Himmel, unter uns Pinienwälder. Auf diesen fliegerischen Leckerbissen haben wir uns schon lange gefreut. Mount Lassen grüßt bereits aus weiter Ferne. Trotz der sommerlichen Temperaturen ist der Vulkan noch tief verschneit. Der nächste im Glied ist Mount Shasta. Mit über 14 000 Fuß Höhe können wir auch ihn nicht verfehlen. Am Berg entdecken wir Asche über dem Schnee. Ob dieser Vulkan wohl aktiv ist? Vorsichtig nähern wir uns, fliegen westlich nahe vorbei. Weiter im Norden lockt schon das leuchtend blaue Wasser des Crater Lake. Lavaklippen bilden auf über 8000 Fuß Höhe den Rand des Sees. Wir navigieren von Vulkan zu Vulkan, in unserer Begeisterung vergessen wir die Zeit. Irgendwann müssen wir uns trotzdem die Beine vertreten. In einer Waldschneise liegt der Crescent Lake Airstrip. Die Piste wird hauptsächlich von Holzfällern benutzt. Wir setzen bei Windstille auf, sorglos steigen wir nach einer Pause wieder in die Searey.

Kaum abgehoben, erfasst uns eine Böe. Der rechte Schwimmer touchiert den Boden. Mit viel Glück und etwas Geschick kriege ich die Searey unter Kontrolle. Auf Baumwipfelhöhe erfasst uns Westwind mit 15 Knoten. Hauptsache, wir sind in der Luft. Kleinlaut inspizieren wir an unserem Tagesziel die Maschine. Mit ein paar Kratzern am Schwimmer sind wir davongekommen.

In Prineville bleiben wir zwei Tage, um die Umgebung auszukosten. Wir fliegen wieder zur Cascade Range, umkreisen den Vulkan South Sister. Bei Windstille schrauben wir uns übermütig immer höher. Der Rotax 914 Turbo dreht 5200 anstatt der üblichen 4200 Touren, der Benzinverbrauch steigt auf 4,5 Gallonen pro Stunde, die Öltemperatur sinkt. Alle anderen Werte sind normal. Die Searey verträgt den Steigflug besser als wir. Bei 13 000 Fuß brechen wir ab: Sauerstoff haben wir nicht dabei. »Ich hatte keine Ahnung, dass unser Flieger das schafft!« Begeisterung im Cockpit.

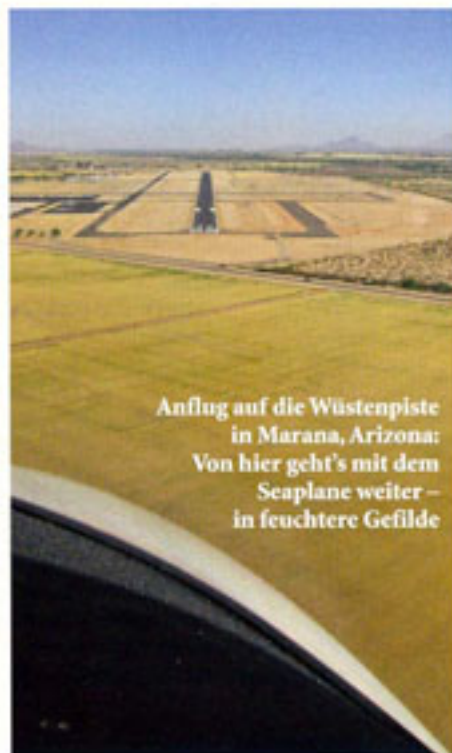
Nach diesem »Höhenflug« sinken wir abends todmüde ins Bett. Am nächsten Tag sausen wir zur Abwechslung im Tiefflug über den Waldo Lake. Zum Crain Lake führt eine Naturstraße, das wissen auch die Fischer. Um nicht Fischer samt Fisch zu vertreiben, verzichten wir auf eine Wasserlandung. Zurück am Ausgangsort begrüßt uns der beste Mäusefänger der Stadt bereits wie alte Freunde. Cruiser ist die Airportkatze. Gegen das Wohnrecht in einem großen, schönen Hangar hält sie den Flugplatz kostenfrei.

Von Prineville aus fliegen wir in westlicher Richtung nach Chehalis. Östlich der Bergkette blauer Himmel, im Westen bauen sich die Wolken auf. Der Flug entlang dem Highway 86 durch die Mount Hood Wilderness ist unruhig. Unter uns ein Tal auf 3300 Fuß, über uns die Wolkendecke auf 5000 Fuß, Tendenz sinkend.



Südstaaten-Romantik in Montague, Kalifornien: Bummeln und Entspannen ohne Großstadt-Hektik

Farbenspiel aus der Luft – ein wahrer Blickfang sind die Salzfelder am Rande des Salt Lake im US-Bundesstaat Utha



Anflug auf die Wüstenpiste in Marana, Arizona: Von hier geht's mit dem Seaplane weiter – in feuchtere Gefilde



In bester Gesellschaft

Irgendwann verschwinden die Berge rechts und links von uns in den Wolken. Wir fliegen nach Sicht, und davon haben wir nicht mehr viel. Kurswechsel um 180 Grad. Paula atmet erleichtert auf. Der zweite Versuch durch ein südlicheres Tal gelingt. Die Wolkendecke lockert auf. Wir nutzen eines der Schlupflöcher, steigen über die Wolken hinaus. In bester Gesellschaft der Vulkanspitzen von Mount St. Helens, Mount Rainier und Mount Adams schnuppern wir die grenzenlose Freiheit.

Der Columbia River bildet die Grenze zwischen Oregon und Washington. Ab jetzt ändert sich unser Tagesablauf. Keine Starts in aller Frühe mehr. Die Wolken hängen bis zum Mittag tief. Wir wählen die Route entlang dem Hood Canal. Über dem Wasser ist der Flug ruhig, gleichzeitig weichen wir der Kontrollzone von Seattle aus. So kommt die Searey zwar nicht nach Seattle, aber wir lassen uns einen Stadtbummel nicht nehmen. Nördlich der Metropole über-



**Vulkane und Lavaklppen
bis 8000 Fuß: Flüssiges
Magma hat den Rand des
Crater Lake geformt**

der Vulkanspitzen schnuppern wir an der grenzenlosen Freiheit

fliegen wir unzählige kleine Inseln, Wochenendhäuser verstecken sich in malerischen Buchten. Dann geht's auf Entdeckungstour zu den San Juan Islands. Plötzlich sind wir nicht mehr alleine. Auf der Frequenz 121,6 herrscht reger Funkverkehr. Wir sausen in 200 Fuß über das Meer, besuchen die Orcas Island. Die Orcas – die schwarz-weißen Killerwale – lassen sich leider nicht blicken.

Unser letzter Touchdown in den USA heißt Skagit Airport. Bis nach Kanada ist es von hier nur noch ein Katzensprung. »No problem«, heißt es überall, wo ich mich nach den Grenzformalitäten erkundige. Das wäre wohl auch so, wenn nicht unser Mode-C-Transponder eine falsche Flughöhe berechnet hätte. Seattle Radio, Victoria Terminal und Abbotsfort Tower vermuten mich auf 10 000 Fuß anstatt meiner bescheidenen 2000. Nach 55 Minuten Funkkontakt ohne Unterbrechung landen wir erleichtert in Abbotsford, Kanada. Ein Stempel in den Pass,



dann gleich weiter zum King George Airpark. Nach 2100 Nautischen Meilen und 37 Flugstunden sind unsere Traumziele in greifbarer Nähe.

»Halt dich an den rechten Pistenrand!« Trotz Freds gutem Ratschlag schüttelt es uns kräftig durch, als wir auf der Buckelpiste starten. Der Himmel ist bedeckt, wir sind unternehmungslustig. Die Wolken werden schnell dicker und dunkler, nach einer halben Stunde wirkt die Bergwelt bedrohlich. Umkehren! Auf dem Rückweg eine Landung in Fort Langley. Mit dem Amphibium habe ich die Wahl zwischen Graspiste oder Fraser River, aber Vorsicht: Baumstämme treiben im Fluss! Beim Landen auf Bergseen gelten allgemein andere Regeln als auf Meereshöhe: Gletscherwinde, Abwinde von den hohen Felsen, müssen berücksichtigt werden. Auch die Motorleistung ist reduziert. Dave, ein erfahrener Wasserflieger, zeichnet uns auf, wo in den Seen der Umgebung gefährliche Felsblöcke knapp un-



Badevergnügen auf 3100 Fuß über dem Meeresspiegel: Der Thomas Lake lockt mit glasklarem Wasser

Wenn das Flugzeug zum Schiff wird, sind Orte erreichbar, wo

Wasserflieger auf festem Boden: Paula und Peter Schoenenberger im Delta Heritage Airpark



ter der Wasseroberfläche lauern, und erklärt, von welcher Seite ein Anflug optimal ist. Auch dafür nehmen wir uns viel Zeit.

Mit unserer gemütlichen Reiseart lernen wir viele Menschen kennen. Auf den Flugfeldern herrscht eine großartige Kameradschaft, Freundschaften entstehen. Oft ziehen wir fast wehmütig weiter. Verzögerungen in unserem Reiseplan gib es oft – durch interessante Begegnungen ebenso wie durch schlechtes Wetter.

Auch die Mitglieder des Delta Heritage Airpark empfangen uns mit offenen Armen. Dieser Platz dient uns für die nächsten Wochen als Ausgangsbasis. Die Graspiste liegt mitten in einem Vogelschutzgebiet. Kanadagänse, Reiher und alles, was sonst noch Federn hat, be-



Über dem Mount Judge, Kanada: Mit der Searey sind auch solche Höhenflüge machbar

sonst niemand ist

völkert diese Gegend. Wir lassen unseren Mode-C-Transponder reparieren und ersetzen die Batterie, die uns nach den vielen Tests prompt im Stich lässt. Dann ist es endlich soweit: Mountain Flying und Landen in Bergseen ist angesagt! Der Flug bei Sonnenschein und blauem Himmel in die kanadische Wildnis übertrifft all unsere Erwartungen. Im Thomas Lake spiegeln sich die Berge. Eine atemberaubende Szenerie, aber schwierig zu landen. Bei einem spiegelglatten See ist es fast unmöglich, die Höhe einzuschätzen. Ich riskiere nichts, ein Tiefflug genügt für heute.

Am nächsten Tag geht es wieder los. Ein traumhafter Flug über Tannenwälder, Gebirgsketten. Dutzende von Wasserfällen ergießen sich

in die Täler. Auf 2500 Fuß Höhe liegt der Wid-geon Lake. Wir schrauben uns zwischen den Felsen hinunter, die Gletscher sind zum Greifen nahe. Ich überfliege den See, um einen geeigneten Landeplatz zu finden. Dann gleiten wir 300 Fuß über dem Wasser im Downwind an der grauen Felswand und an Tannen vorbei, drehen in einer Linkskurve in den Endanflug. Full Flaps, 62 Knoten Landegeschwindigkeit, 500 bis 1000 Fuß pro Minute Sinkgeschwindigkeit. Mein Ziel ist, möglichst am Anfang des Sees aufzusetzen. Wir schweben aus, die gekräuselte Wasseroberfläche ermöglicht eine sanfte Landung. Gemächlich gleiten wir am tiefgrünen Ufer entlang. Motor aus. Sobald ich den Grund des Sees erkennen kann, springt Paula mit der Leine in der Hand ins glasklare Wasser und befestigt sie am Bug der Searey: Aus dem Flugzeug wird ein Schiff. Dann stehen wir staunend am Ufer. Berge, Wald, Stille. Vorsichtshalber suchen wir den Boden nach Spuren ab. Trotzdem sitzen wir beim Picknicken mit dem Rücken zum Wasser und ertappen uns dabei, wie wir die Gegend nach hungrigen Bären absuchen. Statt Meister Petz besucht uns nur ein neugieriger Vogel.

Mitte Juli steigen die Temperaturen auf über 30 Grad. Die Kanadier stöhnen über die ungewohnte Hitze. Wir sitzen im Flieger und sausen über die Berge. Heute klappt auch die Landung im Thomas Lake auf 3100 Fuß. Wir baden im glasklaren Wasser. Die Möglichkeit, an Orte zu kommen, wo sonst niemand ist, begeistert uns. Den Vorteil des Flugbootes können wir hier voll auskosten.

Schon vor dem Start haben wir die Koordinaten vom Snowcap Lake aus der Karte abgelesen und ins GPS eingetippt. Es ist beruhigend, nach einem Flug über Bergmassive und uns unbekanntes Täler das Ziel auch zu finden. Der See liegt auf 4600 Fuß und wird von zwei Gletschern gespeist. Der Zehn-Knoten-Gletscherwind quer zur Landerichtung macht das Aufsetzen auf der türkisfarbenen Wasserpiste zur Herausforde-

rung. Das Aussteigen ins Eiswasser ist eine Mutprobe. Kaum angelegt, machen wir uns bewaffnet mit einem Fernglas auf, die unberührte Bergwelt zu entdecken. Blumen in allen Farben blühen am Ufer. Und gerade als wir anfangen, uns so richtig an dieser wilden Natur zu freuen, eröffnen die Mücken die Jagdsaison auf uns.

Zugefrorene Seen oder solche mit Eisschollen warten Mitte Juli immer noch auf wärmende Sonnenstrahlen. Dank wolkenlosem Himmel und wenig Wind wagen wir uns heute nahe an die Gletscher heran, können Mount Judge und Mount Garibaldi aus der Nähe bestaunen. Wir fliegen über unwegsames Gelände, sind 100 Meilen entfernt von jeder Zivilisation. Bis der Phantom Lake schnee- und eisfrei ist, haben wir uns lange in Geduld geübt. Einmal gelandet,



Eisige Schönheit: Der Snowcap Lake wird von zwei Gletschern gespeist

REPORTAGE

werfen wir den Anker. Unberührte Natur vermittelt uns den Eindruck, hier als erste Menschen den Fuß an Land gesetzt zu haben.

Als Abwechslung zu den Bergen ist am nächsten Tag der Princess Louisa Meeresarm unser Ziel. Aus 8000 Fuß schrauben wir uns entlang von Wasserfällen hinunter zur Bucht. Landen, ankern, wir freuen uns auf diesen gemütlichen, ruhigen Badehalt.

»Oh nein!« der Ausruf meiner Frau reißt mich aus meinen Tagträumen. Schlauchboote und Kajaks

haben Kurs auf uns genommen, die ganz sportlichen Kanadier schwimmen herüber. Soviel Aufmerksamkeit sind wir nicht mehr gewohnt.

Natürlich lockt uns auch der Flug über die Strait of Georgia zu den Vancouver Islands. Oft verdecken Nebel und Wolken die Sicht an der Pazifikküste der Insel. Wir üben uns erneut in Geduld, um eine möglichst stabile Wetterlage abzuwarten. Es lohnt sich. Sonnenschein begleitet uns auf dem Tiefflug übers Meer. Unter uns Fähren, Segelschiffe und Motorboote.

Auf Vancouver Island orientieren wir uns entlang des Cowichan Lake in Richtung Nitinat Lake. Je näher wir dem Pazifik kommen, desto mehr versteckt sich die Sonne. Wolkenfetzen tauchen aus dem Nichts auf, Nebel schleicht entlang der Küste, im Cockpit macht sich Anspannung breit. Kurz bevor unsere Nerven blank liegen, landen wir auf Runway 25 in Tofino. Louis winkt uns zu. Was wäre Vancouver Island ohne unseren Freund! Dank seiner Gastfreundschaft genießen wir vier Tage lang die Insel. Er erklärt uns, wo sich die Seelöwen sonnen, die Otter baden, die Walfische auftauchen und die Cougar auf Beute lauern. Besonders interessiert sind wir an den Schwarzbären. Sie wandern morgens zu den Flussmündungen und verspeisen kleine Krebse zum Frühstück. In der Frühe verzögert Nebel unseren Start. Bis wir endlich in der Luft sind, sind die Bären schon satt, und wir können



nur noch den Langsamsten ausmachen, der unschlüssig in einer Waldlichtung herumtappst. Zum Trost werden wir für die nächsten paar Meilen von einem Seeadler begleitet.

Wir besorgen uns eine Gezeitentafel, bevor es zum Barkley Sound geht. Der Unterschied zwischen Ebbe und Flut beträgt über vier Meter. Je nach Tageszeit wird die Strömung zu einem Fluss. Die Pazifikküste ist rau, Wellen brechen sich an den grauen Felsen. Beim Tiefflug über die unzähligen kleinen Inseln entdecken wir eine geschützte Bucht zum Ankern. Glücklicherweise liegen uns die Austern, die in den Restaurants teuer angepriesen werden, zu Füßen. Leider können wir diese Inselromantik nicht lange genießen: Starker Wind kommt auf, die Landschaft verschwindet im Nebel. Schlagartig wird es ungemütlich, wir frösteln, und Paula träumt von einem heißen Bad. Die Seelöwen, die auf den Felsen liegen, sind wetterfest. Die Otter spielen ungerührt in der Brandung. Ob das Wetter einen Rückflug zum Festland zulässt? Diese bange Frage liegt in der Luft, die Wolken hängen tief.

»Nehmt doch die Route über den Alberni-Meeresarm. Weiter östlich wird es aufhellen.« Louis muss es wissen. Seit Jahren fliegt er Touristen mit seinem Wasserflugzeug um und über Vancouver Island und kennt jede Ecke.

Ob sich die Wolkendecke wirklich hebt? Ein ungläubiger Blick streift mich. Bei solchen Wet-

terlagen beruhigt uns einzig der Gedanke, dass wir aufs Wasser runter könnten. Zur Sicherheit haben wir immer Notvorrat und dicke Jacken mit dabei. Das Satellitentelefon gewährt im schlimmsten Fall eine Verbindung zur Zivilisation – glücklicherweise mussten wir bis jetzt noch nie zu dieser Lösung greifen. In 200 Fuß schleichen wir entlang dem Alberni Meeresarm. Wir haben das ungute Gefühl, in einem Tunnel zu stecken. Um uns herum ist alles grau. Wir sind erleichtert, als sich bei Port Alberni die Wol-

kendecke tatsächlich hebt. Über der Strait of Georgia strahlt bereits die Sonne. Und damit haben wir nicht mehr gerechnet: Plötzlich tummeln sich über zehn Orcas unter uns im Meer. Sie springen ein paar Mal verspielt aus dem Wasser, um dann nordwärts weiter zu ziehen.

Abends beim Logbuch-Eintrag kommt meine Copilotin prompt ins Grübeln: In British Columbia sind wir 53 Stunden lang geflogen und haben eine Distanz von 2700 Meilen zurückgelegt. Hätten wir diese Strecke zusammengefügt, wären wir längst in Anchorage gelandet! Ob uns die Meeressäuger den Weg nach Alaska weisen wollten?

Peter und Paula Schoenenberger haben auch diese Reise gefilmt und **zwei DVDs** zusammengestellt:

■ **»Flying North«** (Flugreise von Arizona bis nach Washington, entlang der Vulkankette der Cascade Range), Dauer zirka 55 Minuten

■ **»Flying the Wilderness of Canada«** (Mit dem Wasserflugzeug über Gletscher, Bergseen und Pazifikküste Kanadas), Dauer zirka 55 Minuten

Eine DVD kostet 19 Euro plus Porto und kann bei info@3warfs.com bestellt werden.



Immer eine Landung wert:
Tofino Airport auf Vancouver Island



Gezeitenstrom
Barkley Sound
vier Meter zwischen
Ebbe und