

FlightLog USA/Canada



Hans-Christian Brauweiler

Flight Log USA/Canada[#]

- Wie immer bei einem Flug ins Ausland habe ich die Möglichkeit, dort meinem Hobby nachzugehen, näher ins Auge gefasst. In den USA bin ich ja schon geflogen, hatte bereits eine US-FAA-Validation meiner Lizenz, die allerdings „Dank“ JAR und der damit erfolgten Umstellung des Nummernsystems bzw. der Zuteilung einer neuen Lizenz-Nummer hinfällig war. Darüber hinaus haben die Staaten nach den Ereignissen des 11. September 2001 das Verfahren <etwas> aufwändiger (sprich: bürokratischer) gestaltet. So soll man sich frühestens 180 Tage, spätestens jedoch 90 Tage vorher mit einem ausgefüllten Formular und jeder Menge Kopien (Lizenz, Medical, usw.) in Oklahoma bei der Zentrale bewerben. Dann erhält man irgendwann (wenn die FAA mit der Heimatland-Behörde die Lizenz gecheckt hat) einen Letter of confirmation, der nur 6 Monate gültig ist. Diesen muss man dann bei einem FSDO Flight Service District Office innerhalb dieser Gültigkeitsfrist vorlegen, worauf hin man dann vom dortigen US-Bundesbeamten seine Validation erhalten soll. Dieses FSDO muss man natürlich schon im Antrag angeben.
- Dies alles zeigt natürlich, dass man die Reise sowohl zeitlich (180/90-Tage, 6 Monate Gültigkeit) als auch räumlich (zu wählendes bzw. wählbares FSDO) vorbereiten und planen muss. Freiraum bleibt da recht wenig. Aus diesem Grunde hatte ich dann auch – vor allem mangels vollkommener Planbarkeit meiner Reise – Abstand genommen, frei nach dem Motto, ich bin ja schon in den Staaten geflogen (wenn auch vor mittlerweile über 16 Jahren, einige Bundesstaaten und eine Zeitzone weiter westlich).*
- Aber wir wollten ja auch noch nach Kanada, eine Internet-Recherche ergab, dass die Kanadier wohl sehr viel schneller und flexibler sind. Also wurde zunächst einmal – mittlerweile war der Abreisetermin bereits deutlich näher gerückt und die Reiseroute und jeweiligen Aufenthaltsorte und –dauern kristallisierten sich heraus – die Verfügbarkeit von Flugschulen bzw. Charterern überprüft. Nicht nur die USA, sondern auch Kanada sind ein Fliegerland. Jede Menge Flugplätze, alle paar Meilen quasi, und natürlich viele Flugschulen bzw. Chartermöglichkeiten machten die Auswahl zunächst nicht leicht. Aber es gab ja so einige Nebenbedingungen, die zu beachten waren: So wollte meine wenig flugbegeisterte Frau während ich flog nicht einfach nur rumsitzen und ausruhen, sondern shoppen und/oder in einem Wellness-Resort die Strapazen der Rundreise ausgleichen.
- Also zum einen kräftig gegoogelt, zum anderen verschiedene Flugschulen per Mail angeschrieben, nach Chartermöglichkeiten, Validation, und auch Hotel/Resort in der Nähe erkundigt. Die meisten haben geantwortet, einige auch vielversprechend. Schließlich war die schnellste und jederzeit kompetenteste Antwort vom Brampton Flying Club (CNC3) gekommen. Auch von der Lage her (westlich vor den Toren Torontos, allerdings auch rel. dicht am Lester B. Pearson/Toronto International dran) gut und günstig gelegen. So wurden schließlich Termine (im Hotel, im Spa, mit der Flugschule, oder in umgekehrter Reihenfolge, das weiß ich nicht mehr so genau ☺, vereinbart).
- Trotz der oben beschriebenen leichteren kanadischen Variante der Validation musste ein einseitiges Formblatt sowie ebenfalls jede Menge Kopien zur Transport Canada gefaxt werden. Auch hier muss man dann bei einem entsprechenden Amt persönlich vorsprechen. Zunächst war dies in Toronto geplant, durch den Hinweis der Flugschule und die Reiseroute wurden meine Unterlagen aber schließlich an ein (kleineres?) Büro am Hamilton-Flugplatz (südwestl. Toronto, südlich Brampton) gefaxt. Die Kanadier wollen natürlich auch gleich eine Kreditkarten-Nr., um

[#] Wie jeder Fachtext so enthält auch dieser Text eine Reihe von Fachbegriffen und spezifischen Abkürzungen. Für Rückfragen steht der Autor gerne und jederzeit zur Verfügung.

* Während der Reise habe ich dann erfahren, dass es durchaus schneller geht – und zwar abhängig von der Geschwindigkeit, mit der die Heimatbehörde, die von der FAA um Bestätigung der Lizenz gebeten wird, antwortet. Generell gibt die FAA bei einer Bandansage statt der oben genannten mind. 90 Tage eine Bearbeitungszeit von 45 – 60 Tagen an. Die deutschen Behörden sollen relativ schnell sein, so dass dies im Einzelfall lt. Aussage eines Bearbeiters auch binnen Monatsfrist geschehen *könnte*.

die fälligen Gebühren abzubuchen. Bei der von mir gewählten Variante waren dies 40 can-\$, bei einem Kurs von 1,45 je EUR eine zu vernachlässigende Größe, zumal auch die Chartergebühren mit rd. 100 can-\$ für eine C 152 niedrig genug sind, um das Fliegen als preiswert zu bezeichnen.

- Noch kurz zu den kanadischen Validation-Varianten. Es gibt zwei Möglichkeiten für Touristen, einmal die 45 can-\$ teure FLVC(Foreign Licence Validation Certificate)-Variante, die 12 Monate gilt und zum recreational flying berechtigt, aber keine Schulungen erlaubt. Die andere Variante ist die LTPL(Limited Term Pilot Licence)-Variante, die auch Schulungen ermöglicht, allerdings nur 90 Tage Gültigkeit innerhalb von einem Jahr aufweist. Eine Ausbildung wollte ich zwar ursprünglich nicht machen, aber wer weiß das schon vorher so genau. Man kann ja nie wissen, was sich alles für Möglichkeiten ergeben Und die 90 Tage Gültigkeit sollten ja auch reichen. Durch dieses preiswertere Variante hat man als Kurzurlauber also deutlich mehr Möglichkeiten. Eine dritte Variante soll hier nicht unerwähnt bleiben, es ist die voll gültige kanadische Lizenz, für die natürlich eine theoretische (und auch praktische) Prüfung abzulegen ist. Näheres hierzu bei Transport Canada, auf deren Webseite man auch viele weitere nützliche Informationen findet: <http://www.tc.gc.ca/civilaviation/general/personnel/fore.htm>
- Neben dem PPL muß man in Kanada – ähnlich wie in Deutschland, aber anders als in den USA – ein Funkzeugnis haben. Dies ist durch einen Test in der Flugschule vor dem ersten Flug zu erwerben. Da vieles ICAO-Standards sind, ist es nicht besonders schwierig, es gibt auch einen Vorbereitungs-Guide, der zum auffrischen generell sowie für die ggf. vorhandenen Besonderheiten und Abweichungen sehr hilfreich ist. (Diesen gibt es bei COPA, der kanadischen Variante der AOPA; dort gibt es auch einen „Reiseführer“ für grenzüberschreitende Flüge zwischen den USA und Canada, der von den beiden nationalen AOPAs gemeinsam herausgegeben wird. Dieser enthält erläuternde Hinweise zu den jeweiligen nationalen Regelungen und Besonderheiten und ist damit für jeden Europäer, der evtl. auch nur in einem der beiden Länder fliegen will, sehr interessant. Einfach bei COPA im Netz suchen bzw. anfragen, ich habe ihn aufgrund einer unspezifischen allgemeinen Anfrage gleich mit einer frdl. Mail zugesendet bekommen).
- Kurz nach Absendung des Faxes mit den Kopien von Lizenzen, Pass etc. kam bereits eine (weitere) positive Rückmeldung von Sharon Chandler von Transport Canada, Hamilton Office, mittlerweile waren auch schon die verschiedenen, abzuarbeitenden Punkte des Flugprogramms mit Brampton Flying Club abgesprochen. Dabei habe ich zwei Tage volles Programm gebucht, was fast schon in Stress ausarten könnte. Zumal ich nicht nur einfache Dinge ausgeben habe. Zunächst natürlich den obligatorischen Checkout auf einer C 152 mit Fluglehrer. Dann zwei Stunden Solo auf der C 152 zum austoben, sightseeing nach eigenem Gusto etc. Dann kam mir in den Sinn, dass Kanada ja für Wasserflug bekannt ist – ein Glück, dass ich die Schulungs-Validation beantragt hatte. Ich will und wollte ja nicht unbedingt gleich das Wasserflug-Rating machen – das dauert auch rd. 5 – 7 Flugstunden und man benötigt wohl ca. eine knappe Woche, aber zumindest konnte ich so schon mal reinschnuppern und sehen, ob es eine interessante Lizenzerweiterung werden würde. Also habe ich auch einige erste Schnupperflüge mit einem Floatplane (Cessna Skyhawk Amphibium) gebucht. Und natürlich durfte auch, da ich gerade in Deutschland das Zweimot-Rating gemacht hatte, ein Zweimot-Flug nicht fehlen, wobei die Flugschule leider nur eine PA 44 Seminole hat, mit Einziehfahrwerk. Leider deswegen, weil ich bisher nur auf Flugzeugen mit starrem Fahrwerk geflogen bin, auch die Zweimot, eine Partenavia P68 B Victor. Naja, da man bei dem Amphibium alles Mögliche einziehen muß (Fahrwerk eingezogen (!) bei der Wasserlandung, Wasserruder immer eingezogen), hatte ich nun auch eine echte doppelte Chance, in die zweite Kategorie von Piloten zu kommen.*
- Dann kam der erste Flugtag. Das Wellness-Resort war rund 35 km vom Flugplatz entfernt. Aufgrund der dünnen Besiedelung und gut ausgebauter Strassen aber dann wiederum wegen des Speedlimits von 80 km/h eine recht kurze Fahrt von ca. 35 Min. Als erstes musste ich den

* Bei Piloten, die Flugzeuge mit Einziehfahrwerk fliegen, gibt es zwei Kategorien: Diejenigen, die schon mal mit eingezogenem Fahrwerk gelandet sind, und diejenigen, die dies noch vor sich haben.

Radio-Test machen. 25 Fragen Multiple Choice, einige doch recht überraschende, sowie 10 offene Fragen. Notfall- und Dringlichkeitsanruf sollte man perfekt können, gibt seeehr viele Punkte!!!

- Als nächstes dann mit dem Fluglehrer – ´tschuldigung der Fluglehrerein Janet Jones, aus innerbetrieblichen Gründen war ich umgebucht worden, aus der C 152 ist dann auch eine C 172 geworden – bei einem Flugclub/Flugschule mit weit über 20 (zwanzig!) Flugzeugen und ebenso vielen Vollzeit- und Teilzeit/Free Lance-Fluglehrern kann das schon mal passieren.... – den Flug kurz abgesprochen: Erst nach Hamilton zu Transport Canada, ein bequemer und interessanter Flug. Bei Überlandflügen (mehr als 25 NM vom Heimatplatz entfernt) muss man in Kanada immer einen Flugplan aufgeben. Also kurz nach dem Start London Radio gerufen, Startzeit durchgegeben und den Flugplan, den wir am Boden aufgegeben hatten, eröffnet. Wegen der Nähe zu Toronto (Brampton liegt in der Tat unter der „Torte“ von Toronto) Transpondercode bekommen. Funk war einfach zu verstehen und umzusetzen, hat Spaß gemacht. Der Fluglehrerin hat es auch gefallen, wie ich funke. Ich weiß nicht, ob ich unbewusst ein paar europäische Besonderheiten eingeflochten habe, aber das Funken in Kanada wird auch nicht immer nach den festgelegten und vorher gelernten bzw. abgeprüften Standardphrasen geführt.
- Bei rd. 100 NM Sicht konnte man Toronto in der Ferne sehen, dann am Seeufer (Ontario) und am Queen-Elisabeth-Damm vorbei, über den Hafen von Hamilton drüber, über die Stadt Hamilton, auf den kontrollierten Platz CYHM.



Westseite des Ontario-Sees mit QE-Damm

- Kurz vor dem Einschwenken ins Baseleg noch von einer C210 (mit Floats) rechts überholt worden, dann der als Nr. 3 gefolgt, Nr. 4 ein Airliner im Trainingsflug im Nacken, im Baseleg vom Tower gebeten worden, gleich auf die Schwelle zu zielen, eigenverantwortlich und ohne Absprache mit der Fluglehrerin Klappen wieder rein, Gas gegeben, hi-speed-approach, sie hat es kommentarlos hingenommen; hätte sich auch trauen sollen, was zu sagen ... ;-). Kurz vor der Schwelle, recht tief, kam von ihr erst die Ansage, dass die Apporachspeerd 65 kt sei (wir hatten 85, das war mir aber bewusst und wenn man die Gase bei der Cessna rausnimmt wird sie auch

recht schnell langsam (nettes Wortspiel, hi hi); dann die Frage von ihr, ob ich schon die Landefreigabe hätte, nein noch nicht, war mir auch bewußt, wollte ohnehin gerade short final melden, um den Tower zu „erinnern“, dass ich noch gecleart werden muss, da kam auch schon die Freigabe. Haben halt alle drei Fliegerseelen gleichzeitig das gleiche gedacht. Kurz ausschweben, sanfte Landung, zu der ich mir selbst gratulieren muss, was die Fluglehrerin auch lobend erwähnte, gleich abgerollt und Landebahn freigemeldet. Dafür haben wir dann eine Flughafenrundfahrt incl. ausführlicher Rollanweisung erhalten, da das office von Transport Canada ganz am anderen Ende war.

- Bei TC hat das ganze Verfahren wie vorher angekündigt 30 Min. gedauert, allerdings mit viel smalltalk. Bei einer ggf. anstehenden erneuten Beantragung (sozusagen Verlängerung) sei ein persönliches Erscheinen nicht mehr notwendig, dann könne auch alles per Fax, E-Mail etc. geschehen. Deutlich besser als bei den Amerikanern, obgleich deren Anerkennung ja solange gilt, wie die zugrunde liegende (dt.) Lizenz, also bei ggf. ständiger Verlängerung und gültigem Medical bis ins hohe Alter hinein.
- Rausrollen wieder mit Flughafenrundfahrt, einigen Hold-short-of-Anweisungen und der Anfrage, ob ein Halbbahn-Start möglich sei. Bei „nur“ 4.000 Fuß verbleibender Runway statt der ganzen Länge von 8.000 (\approx 2.500 m) ein klares „Affirmative“.
- Beim Abflug konnte ich dann auch noch ein Foto des Flugplatzes machen. Hatte ich erwähnt, dass keine Landegebühren fällig geworden sind?



- Der Rückflug ging zunächst Richtung Brampton. Durch die Vielzahl von kleinen Hangars mit leuchtend roten Dächern kann man schon 20 Meilen vorher Platz in Sicht melden und den obligatorischen Flugplan (der bequemerweise für Hin- und Rückflug galt) über Funk schließen. Wir haben dann zum Lokalflog in die Trainingsarea abgedreht um den Checkout mit dem üblichen Kram (Notlandeübung, Steilkurven, Langsamflug etc.) abzuschließen.



Brampton CNC3 (oben rechts)



Brampton Vorfeld

- Als nächstes Stand die Zweimot (PA 44 Seminole) auf dem Plan. Kurzes Bodenbriefing durch Andrew Bilyk. Piper kenne ich ja, auch bei der viersitzigen Zweimot haben die Konstrukteure die zweite Tür vergessen J , und man muss über den Copilotensitz auf den PIC-Sitz klettern. Zweimot kenne ich auch, also alles kein großes Problem. Und erstaunlicherweise scheint es tatsächlich so zu sein, dass, je mehr Flugzeugtypen man kennt (bei mir sind es mittlerweile

knapp 20, das meiste natürlich Echo-Klasse, aber auch drei Mike-Klasse Flugzeuge/-geräte sowie eine Golf-Klasse) man sich umso leichter umstellt. Insbesondere, wenn es nicht zu viele Neuigkeiten gibt. A propos Neuigkeiten. Hier war deutlich der Hebel mit den drei Lichtern zu sehen. Da ich keine Typeneinweisung machen wollte, vergatterte ich den Fluglehrer dazu, immer das Fahrwerk zu fahren (man darf nicht schneller als 109 kt zum Einfahren sein, Ausfahren ist unkritischer, geht bis zu 140 kt). Gewöhnungsbedürftig in Brampton – nicht nur bei der Zweimot – ist der schmale Rollweg und die ebenso schmale Startbahn, vor allem wenn man breitere Bahnen vom Heimatflugplatz gewohnt ist, in Deutschland ist so was relativ selten zu finden, Dierdorf-Wienau in Rheinland-Pfalz, Schmidgaden in Bayern kenne ich mit ähnlich schmalen Runways.



- Zunächst musste auch aus dem Luftraum um Toronto International und in Bereiche, in denen man auch mal etwas höher steigen kann, um vernünftig Airwork machen zu können, geflogen werden. Überland sieht man deutlich das faszinierende Schachbrettmuster der Strassen mit linealgeraden Asphaltpisten bis zum Horizont. Dann auch mit der PA44 etwas Standard-Airwork incl. Single-Engine-Betrieb durchgeführt.



Die kerzengeraden Strassen laufen bis zum Horizont...



...aber das kann man auch vom Auto aus sehen ...

- Damit war auch schon der erste Flugtag abgehakt. Am zweiten Tag standen zwei weitere hochinteressante Punkte auf dem Programm. Zum einen ein erstes Reinschnuppern in ein Searating zum anderen eine weitere gute Stunde PA44 incl. Sightseeing Downtown Toronto und Niagarafälle. Da ich weder Zeit noch aktuell Lust hatte, das komplette Seaplane-Rating durchzuführen, was ungefähr eine Woche dauern soll, wenn man es vernünftig durchführen möchte, wollte ich nur mal reinschnuppern. Ich hatte schon einiges an Hinweisen und Infos aus

dem Internet gezogen, so dass ich mir der Herausforderungen, die diese Variante des Fliegens beinhaltet, schon bewusst war. Mein Flightinstructor Mike Caspar gab mir in einer halben Stunde noch mal einen kurzen crash-Kurs über die wichtigsten Aspekte und Gefahren des Float-Flyings. Es war im Prinzip ein Kondensat des 2-stündigen normalen Theorie-Unterrichts. Seine erste Frage war „Can you swim?“. Natürlich kann ich, wollte aber nicht, schon gar nicht in Klamotten, denn ich wollte fliegen, aber schließlich bringt einem das den Aspekt des Wasserfliegens in einem deutlich anderen Licht nahe, als man dies vorher gesehen hatte.

- Dann ging es zum Flugzeug. Der Check beginnt erst mal an den Floats. Diese sind leer zu pumpen. Sie haben mehrere Kammern – ähnlich der Titanic – die in ihrer Mehrheit das Flugzeug über Wasser halten (sollten). Überall kommt doch noch einiges an Wasser raus, insgesamt sicherlich 5 Ltr. aus rd. 16 Kammern. Dann sind die Wasserruder noch zu checken, der Rest ist wie bei einem normalen, reinen Landflugzeug, nur die Erreichbarkeit ist etwas anders, siehe Foto.
- Vor dem Einsteigen versicherte sich Mike noch, dass ich nichts in den Hosentaschen hätte, was nass werden könnte (insbesondere nicht die Lizenz!), am Vortag hatte er mich schon auf wassertaugliche Schuhe hingewiesen. Checklisten gibt es zwei, eine grüne, für Land (Gras!) und eine blaue für Wasser. Im Prinzip ist beim Landstart des Amphibiums nichts besonders anders als bei jedem anderen Flugzeug.



- So starteten wir denn und flogen Richtung Übungssee, fast die ganze Zeit mit Vollgas, denn obwohl die C 172 den 180-PS-starken Motor hatte, machen das zusätzliche Gewicht und der Luftwiderstand die Flugleistungen doch ganz schön erbärmlich. Unterwegs sollte ich ruhig etwas mit dem Flugzeug spielen, meinte Mike, um den Pendeleffekt durch die Floats etwas kennenzulernen. Soviel anders flog sich das Flugzeug nun auch nicht....



- Zwischenzeitlich hatten wir den See, einen Stausee, erreicht. Nun musste erst mal herausgefunden werden, aus welcher Richtung der Wind weht, weil immer genau in den Wind gelandet werden muss, da sonst ein Überschlag droht. Wasserfliegen hat doch seine ganz besonderen Regeln...
- Man prüft durch eine low inspection noch mal, ob der Wind stimmt, kein Treibgut vorhanden ist, und verscheucht Schwimmer und Boote ☺ . Dann eine ganz normale Landeeteilung, mit der blauen Checkliste und dem Punkt gear – UP! (Nach Aussage von Mike hadern manche Piloten, insbesondere die, die von Einziehfahrwerk-Flugzeugen kommen, mit diesem Punkt!). Dann nimmt man im Endteil eine leichte Nose-up Position ein und sinkt mit Schleppgas langsam ins Wasser hinein. Dies ist notwendig, da man insbes. bei dem sog. Glassy Water die Höhe absolut nicht einschätzen und damit den Zeitpunkt des Abfangens nicht festlegen kann. Bei Wasserkontakt dann sofort Gas raus, und voll ziehen, wie man dies auch die ganze Zeit bei allen Taxi-Varianten tut, um nicht einen Torpedoeffekt bei den Schwimmern zu erzielen (einmal leicht auf Sinkflug, zieht es sie magisch unter Wasser, was in einem Überschlag endet!).
- Einige interessante Ansichten aus dem Cockpit eines Flugzeugs ergeben sich beim Idle- oder Plow-Taxi: Schwimmer, Kanuten sowie die Staumauer aus ungewöhnlicher Perspektive.



- Dann kommt der absolut interessante Teil, das docking, der auch zu der Frage des Schwimmen-Könnens geführt hat. Man muss sich bis kurz vor dem Dock mit Motorkraft (Leerlauf) bringen, dann in Windeseile den Motor abstellen mit ICO, Mags off, Schlüssel auf dashboard (Don't worry about the Master switch), Sitz zurück (Gurte wurden schon kurz vorher geöffnet), Tür auf

(ist auch schon entriegelt und angelehnt worden), rausspringen, auf den Steg und das Flugzeug ergreifen und festhalten. Da der Wind das Flugzeug treibt und wegdreht, nicht unbedingt eine leichte Aufgabe und HIERFÜR braucht man dann auch die wasserfesten Schuhe und den Schwimmerschein J .



- Ablegen ist hingegen einfach, Motor an und sofort bewegt sich das Ding (mangels Bremsen).
- Der Start funktioniert wie in allen gängigen Ratgebern beschrieben, man muss den Punkt im Anstellwinkel suchen, bei dem man on Stepp beschleunigt, ist bei der Seahawk eine Sache von einigen wenigen Millimetern gewesen, aber deutlich zu merken. Irgendwann haben wir dann die Abhebegeschwindigkeit erreicht, hoch, möglichst sofort die Klappen von 20 auf 10 zurück und im Bodeneffekt beschleunigen, dann weiter steigen, nach Hindernisfreiheit die Klappen ganz rein. Und das war's dann auch schon J . Wir hatten aber auch ausgesprochen günstiges Wasser. Leichten Wellengang, nicht zu viel und nicht zu wenig!
- Der Rückflug war wieder unspektakulär. Bei der Landung wird mit Schleppegas angefliegen, da man keinen zu starken Anstellwinkel beim Aufsetzen haben darf, sonst setzen die Floats ggf. hinten auf bevor die Kinderwagen-Rädchen auf dem Boden sind. Und auch das Rollen erfolgt aufgrund der sehr kleinen Räder und geringen Bodenfreiheit der Floats sehr vorsichtig.
- Danach stand der zweite Multiengine-Flug an, sightseeing über Downtown Toronto und rüber über den Ontariosee zu den Niagarafällen waren angesagt. Rund um Toronto musste man sich „etwas“ entfernt vom Lester B. Pearson-Flughafen und nur in geringer Höhe aufhalten. Strenge Vector-Angaben, die einzuhalten waren. Rüber über den See zunächst auch im Bodeneffekt, obgleich mein mitfliegender Fluglehrer lieber 5.000 Fuß gehabt hätte. Vielleicht hatte Andrew – im Gegensatz zu Mike – keinen Schwimmerschein, auch hatten wir keine Schwimmwesten – anders als in der C 172 Seahawk – dabei. Stufenweise wurden wir höher freigegeben, am Südufer hatten wir dann die 5 T Fuß. In dieser Höhe sind wir dann auch über Niagara geflogen, weil darunter sich die Sighseeing-Hubschrauber in recht großer Zahl tummeln.
- Der Rückflug war dann relativ unspektakulär, außer dass ich auf einem Platz, der ziemlich auf unserer Route lag, T&G machen wollte, was mein Fluglehrer als nichts besonderes bezeichnete, ich aber aufgrund eines clubinternen Wettbewerbs um neue Flugplätze im Flugbuch etwas

anders einschätzte. So bin ich schließlich auf 4 kanadische Plätze, einer davon Water-AD, gekommen.



Downtown Toronto mit Toronto Island Airport (National)



Die Mündung des Niagaraflusses in den Ontariosee



Die Niagarafälle und deren Zufluss, oben rechts der Eriesee



Oben links Kanada, unten rechts USA



Der Gegenschuss, unten links Kanada, oben USA, links oben Ontariosee