



Upside Down

Vom Stall zur Souveränität – Aerobatics-Training bei Spins&More in Hosín

Wie ein Stipendium die Flugsicherheit schärft – und die Freude am Fliegen potenziert von Regina Forouzan

Im Januar-Blues landete in meinem Posteingang eine Mail der VDP, deren Mitglied ich mich seit etwa einem Jahr nennen darf. Die Salzburger Flugschule Spins&More vergibt in 2025 wieder drei Stipendien für die Flugsicherheit.

Kurz entschlossen schickte ich die Bewerbung ab. Große Freude, als Iris Melcher, die Gründerin und Leiterin der Flugschule, mich kurz darauf anrief und mir zum Zuschlag gratulierte. Kann das fliegerische Jahr 2025 besser starten? Wohl kaum.

Die komplette Kunstflugausbildung bei Spins&More besteht aus drei aufeinander abgestimmten Modulen, umfasst 12 Trainingsflüge, sowie 8 Stunden Theorieunterricht. In ihrer Kunstflug-Flotte befinden sich eine Super Decathlon 8KCAB und eine Extra 330 LX. Ihr Trainingstandort ist Hosín in Tschechien, wenige Flugminuten hinter der deutschen und österreichischen Grenze, unweit von Budweis. Für 2026 sind auch

Trainings-Camps in Salzburg (AT) oder Eggenfelden (D) geplant.

In Modul 1 und 2 geht es um „Stall & Spin-Awareness“ sowie „Unusual Attitudes & Control Failures“. Das 3. Modul dreht sich komplett um Aerobatics.

Gegenstand meines Stipendiums war Modul 1, inkl. Theorie. Ziel des Stipendiums ist es, eine stabile Flugsicherheit zu erlangen, ungewöhnliche Fluglagen zu vermeiden oder – im Fall des Falles – diese zu meistern. Dabei gilt es, die Technik zu erlernen, sich aus dem Trudeln (Spin) zu «recover» sowie generell mit dem Verhalten eines Flugzeuges bei Strömungsabriss und anderen ungeplanten Ereignissen vertraut zu werden.

Kurz zu mir: ich habe 2020 meine PPL (A) bei Albis Wings im schönen Hausen am Albis (LSZN) in der Schweiz gemacht. Seitdem erfreue ich mich an Ausflügen in der Schweizerischen Seen- und Bergwelt und auch ins Ausland. Ich habe auf einer Aquila A210 gelernt und fliege eine Cessna 172 sowie eine

Piper Archer 28. Meine Flugenerfahrung beläuft sich auf knapp 400 Flugstunden.

Bevor es nach Tschechien ging, war eine online Theorie-Session zu absolvieren, in der



Vor dem Preflight-Briefing



Mit Jürgen vor der Decathlon

wir viel lernten u. a. über verschiedene Fluglagen, die Auswirkungen des Anstellwinkels, Flügelprofile, Spin Recovery, Human Performance, Physiologie sowie die berühmten G-Kräfte. Ende August war es dann endlich soweit, und mein Mann und ich flogen mit der Mooney M20T nach Hosín, wo wir sehr herzlich von Iris und Jürgen, Fluglehrer bei Spins & More, empfangen wurden.

Der erste Tag begann mit einem ausführlichen Preflight-Briefing. Was machen wir? Wie zieht man den Fallschirm an? Wie steigt man in das Flugzeug? Was sind die Limite des Flugzeugs? Was nimmt man nicht mit ins Flugzeug? Zum Beispiel lose Gegenstände, die umherfliegen können.

Und dann ging es auch schon los mit dem ersten Flug. Knallblauer Himmel, klei-

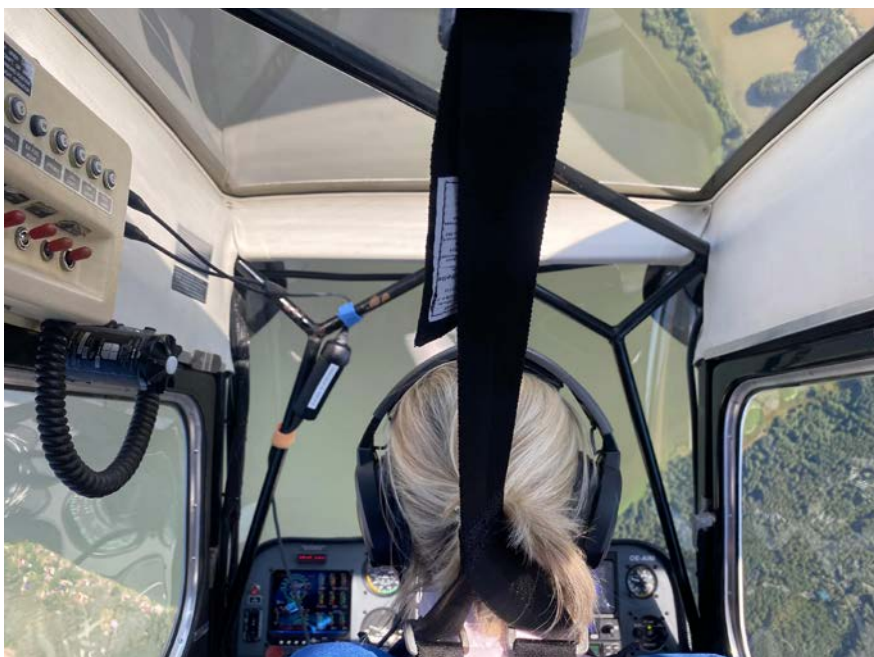


Auch von hinten schön!

ne Wölkchen, nicht zu heiß. Mein Fluglehrer Jürgen ist ehemaliger Eurofighter-Pilot und hat in seiner Laufbahn gefühlt mehr verschiedene Flugzeugtypen geflogen als ich Flugstunden habe. Er strahlt Sicherheit und Souveränität aus. Ich bin überzeugt, dass er weiß, was er da tut.

Wir machen uns mit den Flugeigenschaften der Extra vertraut, probieren im Geradeausflug Querruder- und Höhenruderausschläge aus, üben Slow Flights und Turns sowie Power-Off- und Power-On-Stalls und tasten uns an Limite – meine und diejenigen des Flugzeugs – heran.

Und dann ging's ans Eingemachte, zum Eingewöhnen sozusagen: Rollen, Looping und Hammerhead. Die Extra mit ihren 315 PS macht das mit links, ein Querruderausschlag und sie rollt mit einer Rollrate von 420 Grad pro Sekunde um die Längsachse, dass man mit der Wahrnehmung schnell hinterherhinkt. Der Looping – ein einmaliges Erlebnis. Man nimmt quasi Anlauf, indem man Speed holt und die Nase leicht nach unten nimmt. Dann zieht man hoch mit Vollgas, der Himmel öffnet sich, man dreht weiter und plötzlich steht die Erde auf dem Kopf – und ich bin upside down. Die Zeit scheint kurz still



Decathlon Spin Recovery



Extra im Rückenflug

zu stehen. Ehe man es realisiert, ist man am Wendepunkt und nimmt das Gas raus und schnellst wieder Richtung Erde, spürt die G-Kräfte beim Ausleiten und findet sich am Schluss wieder in der Ausgangsposition. Eine Rolle ist ein Spaziergang dagegen.

Zum krönenden Abschluss fliegen wir noch einen Hammerhead, sind wieder mit Vollgas vertikal auf dem Weg nach oben,

Fluglehrer Jürgen und Regina vor der Decathlon



schauen raus, ob wir 90 Grad zur Erde stehen (und es kommt einem wirklich vor, als stehen wir aufrecht einfach da) und dann der Fuß aufs Seitenruder, Gas raus und schon geht es im gefühlten Sturzflug wieder nach unten. Berauschend. Einfach unglaublich. Für mich, die im normalen Leben eine Cessna 172 fliegt.

Im Handumdrehen sind 30 Minuten um und wir fliegen zurück zum Flugplatz. Während ich dabei bin, meine Sinne wieder in die Reihe zu bringen, fragt Jürgen von hinten, ob wir den Flug noch mit ein paar Rollen oder einem Looping beenden wollen. Ich verneine höflich und dankend.

Zurück am Boden hat Iris im Gemeinschaftsraum bereits ein zünftiges Catering aufgefahren. Mein Hunger hält sich in Grenzen. Mein Körper ist mit den Nachwehen des Fluges beschäftigt. «Man gewöhnt sich dran», wird mir von allen lächelnd versichert.

Es folgen drei weitere Flüge am selben und am Folgetag, vollgepackt mit Übungen, neuen Erkenntnissen und einer Menge Spass. Wir leiten Spins ein, leiten sie wieder aus. Wir erfliegen den Unterschied zwischen Skidding und Slipping Turns. Wir unterscheiden zwischen One Turn und Two Turn Spins

und zählen die Umdrehungen im freien Fall. Wir üben die «Verschlimmerung» von Spins durch falsche Control-Inputs (Aggravated Spins), z. B. wir geben Gas und werden immer schneller, wir halten das Querruder in den Spin und die Trudelbewegung wird steiler. Wir fliegen Spiralen, bei denen man im Unterschied zum Trudeln immer schneller wird und somit sehr schnell an Höhe verliert. Durch Ziehen am Elevator erhöht sich auch noch die G-Kraft.

Nach all den Übungen kam bei jedem Flug natürlich noch der ultimative Fun-Part. Rollen in alle Richtungen und in verschiedenen Geschwindigkeiten, Loopings zum 180 Grad Richtungswechsel, Hammerheads, solange der Tank des Acro-Flugzeugs noch Inhalt hat. Einfach Spass und Adrenalin pur.

Nach jedem Flug folgten ein ausführliches De-Briefing und ein Ausblick auf den nächsten Flug.

Was habe ich gelernt?

Die Haupte Erkenntnis ist, dass ungewöhnliche Fluglagen kein Grund zur Panik sind, wenn man weiß, was zu tun ist und vor allem, wenn man hoch genug ist. Letzteres ist man in der Regel nicht in der Platzrunde. Ich durfte lernen, wie man vorausschauend fliegt, um den berühmten «Base-to-Final-Spin» aktiv zu vermeiden. Das Trudeln hat meine

Fluglehrerin Iris und Regina





Extra am Boden ...

Orientierung im Raum geschärft und mir ein Gefühl gegeben, wieviel man bis zur Recovery an Höhe verliert (etwa 1000ft). Nicht nur die Übungen zur Ausleitung nach dem PARE-Prinzip (Power off, Aileron neutral, Rudder opposite, Elevator neutral) sondern auch das Fliegen in verschiedenen Fluglagen und im fliegerischen Grenzbereich hat mir mehr Flugsicherheit gegeben.

Wie bereits oben gesagt, hatte ich das Privileg, in beiden Flugzeugen, der Extra und der Super Decathlon, fliegen zu dürfen. Die Super Decathlon ist ein wenig schwächer motorisiert und hat kleinere Limite als die Extra. So konnte ich die verschiedenen Flugeigenschaften unmittelbar vergleichen. Die Super Decathlon ist mit ihren Flugeigenschaften näher dran an den Mustern C172

Extra im Hammerhead

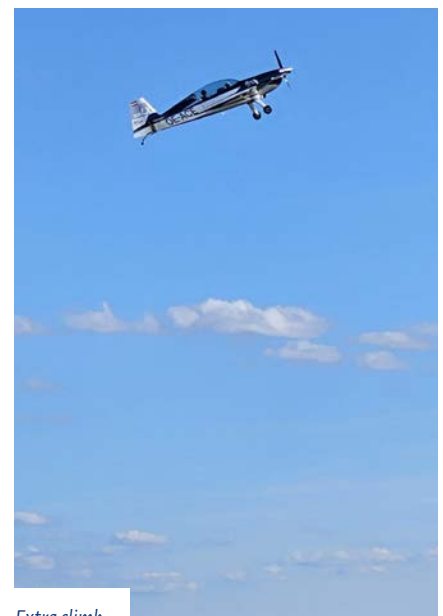


... und im Messerflug

und PA28, die ich fliege. So war es für mich ein enormer Lerneffekt, das Ausleiten des Trudeln auch auf der Decathlon zu üben.

Auch mein Körper kam mit jedem Flug besser in den Acro-Flow. Alles in allem ein in jeder Hinsicht gelungenes Acro-Camp. Wir werden wiederkommen, so viel steht fest.

Weitere Informationen sind zu finden unter <https://www.spinsandmore.at>. Zum Schluss noch good news: **In 2026 vergibt Spins & More wieder drei Stipendien.**



Extra climb