



Wer könnte noch fliegen in Bitterwasser, gäbe es Paul nicht? Das Betreiben von Eigenstartern in der Wüste stellt härteste Anforderungen an die Motoren. Schon der Start beginnt in 1300 Meter Höhe bei Temperaturen über 30 Grad Celsius in einer staubbelasteten Atmosphäre. Die Vibrationen der Zweitakter stellen dazu jede Kabelverbindung und Befestigung in Frage. Verliert bei Einspritzern der Außenlufttemperaturfühler den Kontakt, stellt der Motor den Betrieb ein. Gut, dass es da in der Bitterwasser-Crew Paul Schneider gibt, der bei Reparaturbedarf immer schnell sagen kann, wo der Fehler steckt und Abhilfe schafft. Zeit zu entspannen hat er in seinem Arbeits-Urlaub nicht. Seit Anfang November steht fast täglich ein neuer Kunde mit seinem Flugzeug in der Repair Line. Gut wenn dann für Eigner und Charterer der Urlaub weitergehen kann wie geplant. Jetzt ist aber auch für Paul Urlaub angesagt. Es geht zur Freudin nach Neuseeland.

The man from the repair line

Who could still fly in Bitterwasser if there were not Paul? The operation of self-launcher in the desert places the toughest demands on the engines. Already the start begins at an altitude of 1300 meters at temperatures above 30 degrees Celsius in a dust-laden atmosphere. The vibrations of the two-stroke engine put every cable connection and fastening into question. If the outside air temperature sensor loses contact the engine stops operating. It's a good thing that there is Paul Schneider in the Bitterwasser Crew who can always quickly tell where the error is and can remedy it. He doesn't have time to relax on his work vacation. Since the beginning of November almost every day a new customer has been on the repair line with his plane. But now Paul is also on vacation.