

Flugkurs S- 110 Birrfeld

Datum: 18.04. - 01.05.2021

Am ersten Abend der fliegerischen Ausbildung wurden wir mit den Annehmlichkeiten des Flugplatzes Birrfeld vertraut gemacht. Dazu gehören wirklich geräumige Zimmer und das mit Modellflugzeugen und ausgedienten Propellern dekorierte Restaurant. Man fühlt sich in beiden königlich! Das Team, bestehend aus erfahrenen Flight Instructors (Herr Corti hatte gar schon 21'000 Flugstunden hinter sich), hat sich mindestens so auf uns gefreut wie wir uns auf den Kurs. Uns alle verbindet die Freude am Fliegen und die ist allgegenwärtig.

Es folgt nach einer Vorstellungsrunde im Theorieraum bereits der erste Test in dem die Grundlagen abgefragt werden - beispielsweise ein Check oder das Vokabular. Und am nächsten Morgen wurde die Theorie ganz greifbar, nämlich als wir die Handgärtchen zur Seite schoben und mit Muskelkraft unsere Maschine auf den Parkplatz zogen. Die Tür ward entriegelt und schon durfte man sich in und um die Piper PA-28 schlängeln. Zugegeben, das Flugzeug war mir nicht fremd! Zahllose Stunden musste ich wohl auf bekannten Videoplattformen und mit Simulatoren am Computer verbracht haben. Dennoch überraschte mich die Haptik, die Grössenverhältnisse, ja der Gesamteindruck des Flugzeugs.

Man sitzt enger als erwartet auf Ledersitzen die schon viel erlebt haben müssen aber dennoch einladend bequem sind. Dann drückt man den ersten Schalter, zieht das erste Mal am Steuerhorn und plötzlich wird das statische Gerät wie lebendig! Man spürt die Mechanik, riecht den Diesel und wird vom surren der Pumpen und Avionics fast hypnotisiert. Für mich und viele meiner Kollegen war das der bisher engste Kontakt mit einem Kleinflugzeug. Freude herrscht, viel Zeit bleibt nach dem „preflight check“ aber nicht, denn der erste Flug steht bereits am Montagnachmittag an. In Gedanken hatte ich die Checks und Prozeduren schon hundertfach durchgemacht, doch als es ernst wurde fühlte es sich an wie das erste Mal.

Auf der Piste aufliniert schaue ich etwas ungläubig zum FI und schiebe den Leistungshebel ganz nach vorne. „Power 100%, 2'300 RPM, airspeed alive, 55, rotate!“ Ich kann es immer noch nicht fassen, mein erster Take-off! Die FI schenken uns schon viel vertrauen und liessen uns dann auf Kommando die Arbeitsraumgrenzen abfliegen. Ein unbeschreibliches Gefühl! Die Landung war weniger ereignisvoll als befürchtet, bestimmt hat das Adrenalin aber auch seine Rolle gespielt. Erst am Boden merkt man dann wie Anspruchsvoll das Fliegen wirklich sein kann und wie viel Energie dabei vom Hirn beansprucht wird - denn als erstes musste ich meinen Hunger mit einer Banane stillen (die „after-flight-Banane“ würde im Verlauf vom Kurs zum Ritual werden).

Wer glaubt in diesen zwei Wochen könne man sich zurücklehnen und das Fliegen geniessen, der sollte lieber einen Schnupperflug buchen. Denn SPHAIR bedeutet Arbeit, vor genauso wie während dem Kurs. Aus Erfahrung kann ich nun sagen, dass egal wie gut man die „Checks and Procedures“ kann, es wird selten gut genug sein. De facto passiert „engine on - brain off“. Es lohnt sich auch die Flüge genauer anzuschauen um das Programm jedes Fluges dann visuell schnell verständlich auf ein A5 zusammenzufassen, im Idealfall gar auswendig zu lernen. Während dem Kurs bleibt dazu wenig Zeit und Energie. Von Militärpiloten wird einiges abverlangt! Die Theorie hingegen wird in den zwei Wochen ausreichend behandelt.

Erst beim dritten Flug hat man das Gefühl wirklich Kontrolle über das Geschehnis zu haben. Spätestens beim vierten und fünften Flug kann dieses Gefühl aber auch verblasen, denn das Programm ist äusserst anspruchsvoll! Im siebten Flug lernten wir die Grenzen unserer Warrior kennen. Strömungsabriss und Evolutionen (wingover) führen unter Umständen aber auch den Piloten an seine Grenzen! Ist man sich aber bewusst, dass sowohl die Piper als auch der FI zu weit mehr im Stande wären kann man gar nicht anders als bis über beide Ohren hin zu grinsen. Da verblasst manche Achterbahnfahrt! Dieser Flug bildete den krönenden Abschluss der ersten Woche.

Etwas anders als geplant besuchte uns der P&S FI erst in der zweiten Woche, und zwar mit einem eindrucksvollen Auftritt! Denn er reiste nicht etwa mit den ÖV oder dem Auto an, sondern landete in seiner turbinengetriebenen PC-7. Nach einer erneuten Vorstellungsrunde und einem Vortrag durften wir dann auch einmal in den militärischen Turbo-Trainer sitzen und einen Vorgeschmack auf die Militärpilotenkarriere erleben, uns zumindest für einen Moment wie ein Kampfpilot fühlen.

In der zweiten Woche standen zwei Navigationsflüge an, jeweils von der „Home-Base“ an einen Militärflugplatz und zurück. Wir durften LSME anfliegen, also Emmen, wo uns die von tausend Lichtern umgebene, über 2500m lange Piste erwartete. Ich musste schon etwas schmunzeln als ich beim Approach-Briefing sagte: „expected groundroll 200m, available length 2500m“. Auf dem Flugplatz musste natürlich das Militärgeheimnis gewahrt werden, es waren also keine Bild- und Videoaufnahmen gestattet. Schade, denn kurz nach meiner Landung startete eine F-5 Tiger, dessen Triebwerke meine Piper zum zittern brachten! Zwei PC-21 landeten kurz darauf in Formation, gefolgt von der Tiger die erst dank einem Bremsschirm von einem final approach speed verlangsamten konnte der unserem weit über unserem cruise speed liegt! Für mich ein Spektakel sondergleichen, für Militärpiloten Alltag.

Und ehe man sich an das Fliegen gewöhnen konnte steht bereits Flug 11 an, der Flug in dem man vom erfahrenen Militärpiloten beurteilt wird. Natürlich sind wir alle sichtlich angespannt, gerade da uns tiefliegenden Wolken die Sicht erschweren würden. Man weiß etwas erst zu schätzen, wenn man es nicht mehr hat – gilt in diesem Fall für die unterstützenden Korrekturen und Bemerkungen der FI. Denn der P&S FI sitzt während dem Flug wirklich nur stumm da, notiert und würde nur eingreifen wenn die Flugsicherheit gefährdet wäre. Inzwischen haben wir aber genug Erfahrung und Vertrauen um das Programm abzufliegen und sogar mehr oder weniger selbstständig zu landen! Und dann ist es auch schon fertig – oder endlich fertig? Zumindest markiert dieser Flug das Ende der fliegerischen Abklärung, vielleicht aber den Anfang der fliegerischen Karriere.

Ich darf auf zwei erlebnisreiche Wochen zurückschauen, in denen ich nicht nur das Fliegen, sondern auch mich selbst besser kennenlernen konnte. Für diese Erfahrung bin ich wirklich dankbar, und kann, nein muss sie jedem weiter empfehlen!

