Above Altitude - Below Standard

Bereits an Tag eins geht es mit der Piper P28A in die Luft. Trotz kleinlicher Vorbereitung auf den SPHAIR-Kurs, eine masslose Überforderung für jeden Cockpit-Jüngling. Sobald der Leistungshebel nach vorne gedrückt wird, verschwindet die Gabe, klar zu denken und alles rauscht an einem vorbei. Der Flieger zieht nach links und bereits ein erstes mal ruft der Fluglehrer, “Mehr Fuss, mehr Fuss”. Hier eine Empfehlung für ein Leg-Day-Workout vor dem Kurs. Anschliessend hebt sich die Nase des Fliegers und mit gefühlten Mach 3 steigt man in den Himmel. Und jetzt das grosse Staunen. Der Ausflug nach Visual Approach Chart. Gemäss Instruktor einfach auf die Linde auf dem Hügel zur linken Seite fliegen. “Verstanden”, war die Antwort eines jeden Kandidaten. Doch wirklich erkannt hat die Linde noch keiner. Manche sagen, sie sei auch nur ein Mythos.

Ab Flug Nummer drei ist das Orientierungsvermögen langsam vorhanden und der Ausflug wird selbst übernommen. Das Flugprogramm wird komplexer und Fluglagen werden kombiniert. Vereinzelt mal die Höhe überschiessen ist dabei keine Seltenheit. Wenn man den Flug trotz starker Turbulenzen entgegen aller Erwartungen gut übersteht, kommt bald einmal der erste Einflug via Sektor West auf die Platzrunde. Es reicht nicht, dass wir komplette Neulinge sind, nein. Die Platzrunde für die Piste 26 ist einen non-standard-Volte, rechts herum und auch noch 30% kleiner als eine standard-Runde. Inklusive eines vorhergehenden Entry-Circles. Ein wahrlicher Traum für jeden Grünschnabel hinter dem Steuer. Stress pur für die letzten acht Minuten des Fluges. Und wenn der Anflug etwas hoch kommt, so ist das Fazit nach dem Debriefing “Above Glide - Below Standard”. Und wer jetzt denkt, man könne den Anflug zeitgerecht korrigieren und eine Kurve mal etwas enger fliegen, der hat sich gewaltig getäuscht. Auf die harte Art und Weise kann man sich vom Fluglehrer dann anhören: “Keini Steepturns i de Base, gopferdammisiech!” So reicht es dann doch für ein Schmunzeln nach der Landung.

Aber auch den Fluglehrern ist bewusst, dass dieser Anflug anders ist als bei den meisten Flugplätzen. Die Wertung nach den Flügen und Platzrunden war immer gerecht und zutreffend. Wir durften schliesslich zwei hoch erfahrene, menschlich sowie sachlich kompetente Fluglehrer geniessen.

Aber diese Landungen, das ist so ein Ding… Acht Platzrunden durften wir fliegen. Aber immer schön vorwärts arbeiten bitte. Denn eine Platzrunde vergeht wie im Flug. Nach diesen Platzrunden konnte dann doch jeder Pilot eine anschauliche Landung vorweisen, wenn auch mit einem kleinen Denkzettel. Hier der Hinweis, dass auch die Reifen einmal platzen können. Und falls dies vom Fluglehrer nicht sofort erkannt wird, heisst es dann beim abbremsen auf der Piste “Jetzt hend Sie z’fest brämset!!”. Dabei sollte man doch stets im Kopf behalten: Jede Landung, von der man weglaufen kann, ist eine gute Landung und jede Landung, nach welcher man das Flugzeug noch gebrauchen kann, ist eine exzellente. Somit stehen wir nach zwei Wochen fliegen mit sechs Kandidaten, bei Total 107 exzellenten Landungen und einer guten Landung. Keine schlechte Bilanz für sechs Leute, die noch nie vorher ein Flugzeug geflogen haben.

Immer auf demselben Platz zu landen, wird mit der Zeit ein gewohntes Bild. Deshalb flogen wir zur Abwechslung beim Navigationsflug (Flug 09 und Flug 10) zum Militärflugplatz Emmen. Der Einflug via Walchwil und Meggen in Zug und Luzern. Und wer sich auf 4'000 Fuss Höhe nicht orientieren kann, hier ein Tipp zum Fliegen am Vierwaldstättersee: "Megge im Egge". Die Heimreise über Sempach, Huttwil, Oensingen und Oftringen war wieder reines navigieren. Höheres Fliegen hilft dabei für die Übersicht. Huttwil findet auch nicht jeder. Gewisse biegen schon bei Zell in Richtung Langnau ab (was leider auch kein Navigationspunkt war). Doch überquert man nach Aarau wieder die Aare, so ist gewiss, dass man wieder Zuhause ist. Denn den Einflug hat man nach zwei Wochen intus. Manche gehen sogar so weit und behaupten "Sektor West isch de bescht".

Das Highlight war der Flug 07. Hier durfte man einmal an seine Grenzen und jene des Fliegers gehen. Inhalt dieses Programms ist neben dem Ausleiten von Strömungsabrissen in jeglichen Fluglagen und Konfigurationen, auch Steepturns (45°/60° Steilkurven). Dabei wirken Lastvielfache von bis zu 2G, oder etwas mehr. Gegen Ende folgen auch noch Evolutionen (Steilwandkurven). Wer jetzt noch nicht fertig ist, der darf anschliessend noch das Approach Briefing und den Descent Check durchführen, während der Fluglehrer weitere Steilwandkurven und Evolutionen fliegt. Eine Challenge, die jeder gerne angenommen hat.

Wir danken SPHAIR und unseren beiden Flight Instructors, Herr Walliser und Herr Haferland, sowie unserem P&S FI Herr Bart, für zwei spannende fliegerische Wochen. Während wir am Fliegen waren, sorgte Gerda dafür, dass auf dem Flugplatz alles rund läuft und hielt unsere Unterkunft in Schuss. Besten Dank auch an dich, Gerda. Während zwei Wochen wurden wir vom Team des Flugplatzrestaurants "Cockpit" hervorragend bekocht. Herzlichen Dank an die Gruppe, rund um Marco, welche uns in dieser Hinsicht verwöhnte.

Tipps und Tricks

Für jene, welchen den SPHAIR-Kurs noch vor sich haben, hier ist euer Abschnitt. Vor dem Kurs die Checks und Procedures - insbesondere um die Platzrunde - gut lernen und vorbereiten. Wer bereits Vorwissen über das Wetter mitbringt, ist sicherlich auch nicht schlecht dabei. Vor dem Kurs ist ein Besuch in einem Achterbahnpark empfehlenswert, um den Kräften und dem Rütteln bei den ersten Flügen gerecht zu werden. Wer dies alles sauber vorbereitet, ist sicherlich bereit für den Kurs. Doch eine Überforderung beim ersten Start und dem ersten Flug ist trotzdem garantiert. Doch Kopf hoch. Nach ein oder zwei Flügen kommt die Routine und das Fliegen wird einfacher.

Hinten v.l.n.r.: P&S FI Sebastien Bart, Lorenz Vaterlaus, Julian Fürst, Alain Glur, FI Wilfried Haferland, FI Jürg Walliser

Vorne v.l.n.r.: Pedro Gasser, Olivier Rigolet, Sebastian Günther