Check before departure?

Hauptsache dieser geht nicht vergessen. Aber kein Stress, noch die meisten starten aus Versehen mal ohne Flaps, Fuelpump oder mit offenem Fenster. Jegliche gelernten, mehrfach repetierten, notierten und trainierten Checks fliegen nach dem ersten Engine Start aus dem Fenster. Es folgt der erste Take-off, das Flugzeug beginnt zu beschleunigen, der eigene Verstand steht aber noch lange am Holding Point. Die Nase geht nach oben und kippt erstmals nach links weg, durchs Headset hört man lautstark: „Mehr Fuss, mehr Fuss“, (btw, der Rechte Fuss wäre dabei von Vorteil). Beim ersten Flug geht es darum die Arbeitsräume kennen zu lernen, sich mit deren Grenzen vertraut zu machen und sich an das Flugzeug zu gewöhnen. Hinzuzufügen ist, dass dieser der erste und letzte Flug ist, bei dem die Aussicht aktiv wahrgenommen werden kann. Die Zeit vergeht wie im Flug, und somit steigern sich auch die Erwartungen. Am Montagnachmittag und -abend stehen bereits die ersten Theorielektionen an. Diese ziehen sich zu Beginn auch gerne etwas in die Länge, das benötigte Wissen für den zweiten Flug ist enorm. Im zweiten Flug ist die erwartete Eigenleistung bereits einiges grösser. Gelernte Checks & Procedures müssen bereits eigenständig und zum richtigen Zeitpunkt angewendet werden, vor dem eigenen Absetzten von Funksprüchen wird man zu Beginn noch verschont. Auch dies wird jedoch (gefühlsweise viel zu früh) noch zur eigenen Herausforderung. Der Fokus liegt in der ersten Woche hauptsächlich bei den Fundamentals: Sinken, Steigen, Kurven und der Geradeausflug. Diese werden nämlich in jedem weiterem Flug benötigt, sei es bei Manövern im Arbeitsraum oder auf der Platzrunde. Ein ebenfalls weit verbreiteter Begriff ist die Lagehaltung, auch Attitude genannt. Mit ihr richten und stabilisieren wir das Flugzeug in unzähligen Fluglagen. Wird diese vernachlässigt, so befindet sich das Flugzeug schnell in einem ungewünschten Steig/Sink oder Kurvenflug. Dann geht es nicht mehr lange und man hört durchs Bordradio: „Attitude, Attitude!“ Nach den ersten Flügen werden untereinander Erfahrungen ausgetauscht, und man sucht sich Lösungen für jegliche aufgetretenen Probleme. Ein mögliches Problem stellt die Sicht dar, dies sei in den letzten zehn Jahren nie ein Problem gewesen und doch fand ein Kissen zur Erhöhung der Sitzposition bei uns Anwendung. Andere hatten mit den Wetterkonditionen zu kämpfen. Auf den ersten Flügen musste noch oft verschiedenen Wolken ausgewichen werden. Bei manchen führte dies sogar zu einer Wolkenphobie.

Die Verpflegung während des Kurses ist auf höchstem Standard. Das Menu war täglich verschieden, der Staff war supernett und die Atmosphäre macht den Aufenthalt als Gruppe sehr angenehm. Auch das Morgenessen wird jeweils vom Restaurant am Abend vorher bereitgestellt, die grösste Challenge hierbei: Die Checkliste für die mechanische Kaffeekanne korrekt abarbeiten.

Ausserhalb der Flugzeiten und der Theorielektionen bleibt Zeit für „Self Study“, von dieser braucht aber jeder mal eine Pause. Zum Glück der Teilnehmer, das Rollfeld ist für uns jederzeit offen. Flugzeuge können begutachtet und andere Piloten nach ihren Erfahrungen gefragt werden. Tipp beim Besuchen des Rollfeldes: Achtung vor den Flügelkanten bei Hochdeckern, an diesem bleibt der Kopf schnell mal hängen. Während den Zeiten für das eigenständige Lernen dürfen auch die leeren Cockpits der in den Hangars abgestellten Flugzeuge verwendet werden. Hier jedoch Vorsicht, vor allem um Zeiten kurz vor Mitternacht muss aufgepasst werden, dass der Hangarwart einen nicht ungewollt einschliesst.

Der Höhepunkt der ersten Woche war der Flug 7, „Stall, Steilkurven und Evolutionen“, ein Flug, welcher eine hohe Konzentration erfordert, den Piloten aber mit einem unvergleichlichem Spass am Fliegen belohnt. Nach diesem war die erste Woche bereits vorbei, kaum angefangen hatte man das Gefühl. Das Wochenende ist jedoch herzlich willkommen. Die Anforderungen und die Belastung sind in der ersten Woche hoch und alle begrüssen eine Verschnaufpause.

Die zweite Woche hat einen etwas reduzierten Theorieanteil, der benötigte Eigenaufwand steigt jedoch im Vergleich. Vor allem die Vorbereitung des Navigationsfluges nimmt viel Zeit in Anspruch. Hierfür ein Tipp, prägt euch die Navigationspunkte und deren Umgebung via Google Maps, Swisstopo und ICAO genau ein. Ihr spart euch hier einiges an Aufwand im Cockpit.

Der Navigationsflug zu einem Militärflugplatz ist viel zu schnell vorbei und es verbleibt nur noch der abschliessende Kontrollflug mit dem P&S FI. Um den entstandenen Teamspirit nicht zu schwächen wurden die Reihenfolge des Abschlussfluges via Los gewählt (der Morgen war eher unbeliebt). Die Anspannung ist vor dem Flug gross, die Erleichterung nach der Beendigung dieses jedoch noch grösser. Trotz des starken Windes meinte das Wetter es gut mit uns. Die Windkorrekturen lernt man sich schnell an und der Himmel war blau und offen. Einigen Teilnehmern wurde der Flug 11 jedoch noch etwas erschwert, da deren Piper P28A Cadet nach dem Flug 9 & 10 nicht weitergeflogen werden durfte, die 100 Stunden Service Limite wurde bereits erreicht.

Zu schnell ist auch die zweite Woche bereits vergangen. Kaum sass man zum ersten Mal im Cockpit, so hat man bereits seinen letzten (und eigenständigen) Flug absolviert. Die Belastung war hoch aber zu erwarten, der Teamspirit war unvergleichlich und jeder wäre gerne noch einige Wochen länger geblieben.

Wir, die Teilnehmer des Kurses S-129, möchten uns noch bei einigen Personen bedanken: Paolo, Stephan und Ali möchten wir uns ganz herzlich für ihre Geduld und das Weitergeben ihres grossen Aviatikwissens bedanken. Des Weiteren geht unser Dank an Gerda für die Hospitalität und die Bereitstellung der Unterkünfte auf dem Flugplatz Birrfeld. Unser letzter Dank geht an das Team vom Restaurant Cockpit und das Tag für Tag exzellente Essen.

Bevor wir diesen Bericht abschliessen, hier noch einige Tipps an zukünftige Kursteilnehmer:

- Lernt die Checks & Procedures und deren Wordings so genau wie möglich. Je besser Ihr diese kennt, desto weniger Aufwand verbleibt im Cockpit.
- Nutzt Swisstopo, Google Maps, Google Earth sowie eure ICAO-Karte um euch bereits im Vorfeld ein Bild über eure Arbeitsräume sowie deren Grenzen zu verschaffen. Vorsicht: eine Vogelperspektive ist nur selten mit der aus einem Flugzeug zu vergleichen.
- Lest euren GuV Ordner einmal komplett durch. Ihr müsst nicht alles gleich verstehen und auswendig können, ein leichtes Vorwissen zu den Themen erleichtert jedoch die Theorielektionen. Allgemeines Vorwissen im Bereich Aviatik ist jederzeit hilfreich.
- Macht euch nicht zu viel Druck in schlechten Momenten. Jeder hat mal einen schwächeren Flug oder Tag, die Bewertung geschieht jedoch über zwei Wochen hinweg. Wichtig ist nur, lernt aus euren Fehlern und versucht die euch gegeben Verbesserungsvorschläge anzuwenden.
- Und noch zum Abschluss: Liegen nach der Landung die Trümmerteile auf der Piste und in Flugrichtung so ist es eine gute Landung. Ist das Flugzeug nach der Landung noch ganz, so ist es eine exzellente.

v.l.r., in Klammern Callsigns: FI Stephan Friedli, Flurin Brechbühler (Flapy), Maximillian Schmid (Cheki), Dominique Rebetez (Kitty), Mateo Dejoz (Pillow), Joel Kubli (Decent), Pascal Schär (Pitch), FI Paolo Corti, Sphair P&S FI