

Segelflugausbildung

«Mein Traum wurde wahr»

Patrick Schuler – Die Fliegerei fasziniert mich schon seit meiner Kindheit. Schon als kleiner Junge begeisterte mich alles, was sich in der Luft bewegte. In diesem Jahr ging mein Traum definitiv in Erfüllung.



Endlich abheben!

Nach etlichen Herausforderungen und Prüfungen durfte ich 1996 am fliegerischen Vorschulungskurs (FVS) in Amlikon teilnehmen. Bereits der erste Flug faszinierte mich total! Das beinahe lautlose Dahingleiten und die geniale Aussicht verleihen ein unbeschreibliches Freiheitsgefühl. In diesem zweiwöchigen Vorschulungskurs sammelte ich mit 43 Flügen meine ersten knapp neun Flugstunden. Aus verschiedensten Gründen herrschte die darauf folgenden Jahre jedoch mehr oder weniger «Flugstille».

Tanzende Flugzeuge

An einem schönen Freitagabend auf dem Heimweg sah ich etliche Flugzeuge am Himmel über dem Speckareal tanzen. Ich sehnte mich danach, auch wieder mal fliegen zu dürfen. So fuhr ich auf den Flugplatz, um mich über die Segelflugausbildung zu informieren. Mir wurde kurzerhand das Ausbildungskonzept bekanntgegeben, ich wurde bei zwei Fluglehrern eingeteilt und bereits nach wenigen Wochen absolvierte ich mit Fluglehrer Jürg Baer im Twin Astir meine ersten Flüge. Da ich bereits Flugerfahrung hatte, traute es mir Jürg Baer zu, dass ich selbst flog. Er hätte lediglich bei Bedarf eingegriffen. Diesen 23. Juni 2002 – es war Sonntag – werde ich nie vergessen! Am folgenden Wochenende durfte ich mit Fluglehrer Bertil Bootz in die Luft. Er simulierte beim letzten Flug einen Seilriss. Total überfordert mit dieser aussergewöhnlichen Situation machte ich alles falsch, was man falsch machen konnte. Schlussendlich landeten wir nach einer verkürzten Volte wieder sicher auf der Piste 30.

Lernen, lernen, lernen ...

Die Ausbildung ging indes weiter. Es war bereits September, die Tage wurden immer kälter und kürzer. Bis zur Winterpause absolvierte ich zehn Flüge, wovon einige bei traumhaftem Herbst-

wetter über dem Dunst eine unglaubliche Weitsicht in die Bergwelt boten. In der Wintersaison war wohl oder übel Theorie pauken angesagt. Ich besuchte den Theoriekurs an der Technischen Berufsschule Zürich, welcher während einem ganzen Semester jeden Mittwochabend stattfand.

Auf in die neue Saison

Im März 2003 stand der Segelflug-Höck auf dem Programm. Eine neue Gruppeneinteilung folgte. Tony Müller und Felix Walser waren meine neuen Fluglehrer. Im ersten Moment hatte ich gemischte Gefühle und wusste nicht recht, wie es weitergehen sollte. Das Einzige was ich wollte, war ein Termin für den ersten Flugtag. Danach sah es aber vorerst nicht aus. Wir vereinbarten ein Datum für das Kennenlernen und das Besprechen des weiteren Ausbildungsweges. Doch es kam alles ganz anders. Wir trafen uns am 29. März 2003 im Restaurant Speck, um u.a. die nächsten Termine zu vereinbaren (es war ein sonniger Samstagmorgen). Den ersten Flugtag setzten wir auf den 5. April an. Ganz überraschend fragte mich Tony nach der Sitzung, was ich am Nachmittag vorhätte. Ich glaube, er sah mir an, dass ich so rasch als möglich in die Luft wollte. Noch am gleichen Tag absolvierte ich die Thermik-Einweisung und zwei weitere Flüge. Auch am Sonntag kam ich mit vier Flügen voll auf meine Kosten.

Blumenstrauss

Am 2. April 2003 fand die Theorieprüfung statt, welche ich auf Anhieb bestand. Nun war auch diese Hürde geschafft! Nächster Höhepunkt war der Soloflug auf dem Twin Astir. Am 5. April kurz nach neun Uhr morgens hatte ich meinen ersten Flug mit Tony erfolgreich beendet. Als ich mich auf den zweiten Flug vorbereitete und die Checks durchführte, packte Tony den Fallschirm, verrie-

gelte das hintere Capot und sagte voller Ernst, dass ich nun alleine fliegen würde. Verblüfft nahm ich den Flugauftrag entgegen und machte mir selbst Mut. You can do it! Nach einem schönen Soloflug und geglückter Landung wurde ich in der Pistenmitte mit einem Blumenstrauss empfangen.

Umschulung auf die LS-4

Als Nächstes nahm ich die Umschulung auf die LS-4 in Angriff. Den ersten Flug auf der LS-4 konnte ich allerdings überhaupt nicht geniessen. Es bereitete mir grosse Mühe, das flinke Geschoss hinter dem Schleppflugzeug herfliegen zu lassen und war froh, als ich wieder gesund auf dem Boden gelandet war. Doch schon der zweite Flug sah ganz anders aus und es machte mir schon wieder richtig Spass.

Das richtige Timing

Nun ging es darum, die zwanzig Alleinflüge zu sammeln und den mindestens zweistündigen Ausdauerflug zu absolvieren. Wenn eines Geduld braucht, dann ist es der Ausdauerflug. Entweder hatte es zu wenig Thermik, oder ich startete zu früh oder zu spät, so dass für meine Erfahrungen zu wenig Thermik vorhanden war, um zwei Stunden in der Luft zu verweilen. Deshalb klappte der Ausdauerflug erst beim fünften Anlauf. Ein weiterer Höhepunkt war der Streckenflug über den Speer und den Mattstock nach Walenstadt und zurück. Eine grossartige Thermik sorgte dafür, dass wir praktisch den gesamten Rückweg im Delphinflug zurücklegen konnten. Um die restliche Höhe über dem Pfäffikersee abzubauen, demonstrierte Tony mir einige Kunstflugfiguren. Nach diesem Flug hatte ich sämtliche wichtigen Bedingungsflüge für die praktische Prüfung in der Tasche.



Prüfungsvorbereitungen

Weiter ging es mit den Prüfungsvorbereitungsflügen. Nach 19 Vorbereitungsflügen war ich reif für die Flugprüfung, welche am Abend, des 14. Juli 2003 stattfand. Natürlich spielte auch Murphys Law mit. So kam es, dass der Experte eine halbe Stunde zu früh auf dem Flugplatz erschien. Ebenfalls war wegen relativ starken Nord-

Ost-Winden nicht die übliche Piste 30, sondern die Piste 12 geöffnet. Und als der Experte die Bestätigung der bestandenen Theorieprüfung sehen wollte, konnte ich ihm nur antworten, dass diese zu Hause im Ordner liege. Auweia! Die Prüfungsflüge verliefen zum Glück sehr gut. Nervös wurde ich erst während des zweiten Fluges, als mir der Experte sagte, dass ich bei einer guten Landung bis ganz nach vorne rollen könne. Doch auch die zweite Landung meisterte ich bestens, so dass der Experte mir nach dem Flug die Hand reichte und zur bestandenen Prüfung gratulierte. Meine Segelflug-Grundausbildung war somit abgeschlossen.

Segelfluglager Montricher

Am darauf folgenden Samstag nahm ich am zweiwöchigen Segelfluglager in Montricher teil. Neben vielen neuen Bekanntschaften wurde ich auf die B4 umgeschult, flog mit Wasserballast, absolvierte einen Formationsflug und sammelte etliche Flugstunden. So war es möglich, kurz nach dem Segelfluglager die Passagierflugerweiterung zu erlangen.

Rückblick

Ich blicke auf eine sehr lehrreiche, spannende und effizient gestaltete Ausbildungszeit im Speck zurück. Die Aufteilung der Flugschüler in Zweiergruppen mit jeweils zwei Fluglehrern und das Ausbildungslager in Montricher ermöglichen es, innert kürzester Zeit den Segelflugausweis zu erlangen. Jedoch darf es natürlich an Ehrgeiz, Interesse und Durchhaltevermögen nicht mangeln.