



Mit Experten auf Strecke

Eine bunt gemischte Gruppe von Piloteninnen und Piloten aus den Segelfluggruppen Bern, Bex, Fricktal-Schupfart, Montricher und Schänis haben sich am Südfuß des Jura in Montricher eingefunden, um mit einigen der erfahrensten Streckenflugpiloten der Schweiz ein zwölf-tägiges Trainingslager im Streckenflug (Breitenförderungskurs, BFK) zu absolvieren.

TEXT UND BIDER: TORSTEN OCHSENREITER

Primäres Ziel: den schwierigen Schritt vom „Platzadler“ zum Streckenflugpiloten zu meistern



Organisiert und unterstützt wird das Lager durch den Schweizer Segelflugverband, der auch die Doppelsitzer (fünf Duo Discus und eine DG1000) mit Hilfe der Vereine bereitstellt. Zusätzlich werden noch zwei LS4, eine DG300, ein Discus b sowie ein Discus 2 im Kurs eingesetzt. Während des Kurses bilden zwei bis drei Piloten ein Team und trainieren abwechselnd im Doppel- und Einsitzer unter der Anleitung eines Streckenflugexperten. Das von David Lemann und Roland Bieri ausgearbeitete Konzept des BFK hat als primäres Ziel, Jungpilotinnen und Jungpiloten direkt nach dem Lizenzerwerb für den Streckenflug zu begeistern und ihnen die nötigen Kenntnisse an die Hand zu geben, um den schwierigen Schritt vom „Platzadler“ zum Streckenflugpiloten zu meistern. Entsprechend waren die Bedingungen, um am Kurs teilzunehmen, minimal: EASA-Lizenz LAPL(S) oder SPL und gültiges Medical sowie Einweisung und Flugtraining von mindestens zehn Flugstunden innerhalb der letzten 12 Monate auf dem mitgebrachten Einsitzer waren die einzigen Voraussetzungen.

Für den Autor beginnt der Kurs mit einer spektakulären Überführung eines Duo Discus von Bern nach Montricher. Es ist Sonntag, 29.04.2018, und eine ausgeprägte Föhn-Wetterlage hat sich über den Alpen etabliert. Zusammen mit einem der Experten des Kurses (Peter Lacher) überlege ich, ob wir entweder über das Schweizer Mittelland und dann den Jura hinab oder aber durch die Berner Alpen und dann an Montreux und Lausanne vorbei nach Montricher fliegen wollen. Wir entscheiden uns für die Strecke durch die Alpen und schleppen bis über die Gantrisch-Kette auf 2100 m. Nach weniger als zehn Minuten befinden wir uns allerdings schon 350 m tiefer und sind unserem Ziel nur minimal näher gekommen; ich stelle schon einmal die Frequenz vom nächstgelegenen Flugplatz (Zweisimmen) ein. Die Thermik ist unberechenbar und sehr stark zerrissen vom Föhn. Dann endlich, nach einer gefühlten Ewigkeit, haben wir einen Bart, der uns fast 1000 m zusätzlich Luft unter den Flügeln verschafft und es letztlich erlaubt, relativ entspannt vorbei an Château-d'Oex, Vevey und Lausanne nach Montricher zu fliegen.

Das 663 m hoch gelegene Flugfeld Montricher (LSTR, 03/21) ist die Heimat zweier Clubs mit Clubhaus, in dem sich ausreichend Schlaf- und Kochgelegenheiten befinden, um den BFK-Streckenflug zu beheimaten.

Ein typischer Kurstag beginnt um 08:30 Uhr nach dem Frühstück, dass sich irgendwo zwischen Rührei, Müsli und Nutellabrot bewegt, mit dem Debriefing der Flüge



Wie kreise ich mit anderen im Aufwind ...

vom Vortag. Die Idee, die Flüge nicht am Abend, sondern am nächsten Morgen zu analysieren, ist sehr angenehm und produktiv, haben wir dann doch etwas Zeit, den Flug auf OLC hochzuladen und ausgiebig zu analysieren.

Neben den Streckenflügen werden auch einige eher kuriose und einige kritische Situationen genauer angeschaut. So hat eine LS4 den Ausfall des Geschwindigkeitsmessers während des Fluges zu berichten. Der Pilot hat nach dem Ausfall mit der Hilfe eines zweiten Flugzeuges aus dem Kurs während des Fluges versucht, sich die Fluglagen mit zugehöriger Geschwindigkeit einzuprägen, was ausreicht, um die LS4 sicher wieder in Montricher zu landen. Wieder andere berichten von ihrem „Not fit to fly“-Tag, an dem sie eigentlich besser nicht ins Cockpit gestiegen wären oder von ihrer Landung ohne ausgefahrenem Fahrwerk. Jede einzelne Schilderung aus dem Debriefing trägt hoffentlich in Zukunft dazu bei, dass die Teilnehmer nicht alle Fehler einmal selber machen müssen, sondern sich an die in Montricher gemeinsam gemachten Erfahrungen erinnern.

Nach dem Debriefing schließt sich nahtlos das Longbriefing an. Abwechselnd präsentieren hier die erfahrenen Streckenpiloten Themen wie „Was nehme ich alles mit auf einen Streckenflug“, „Sollfahrt“, „Lufträume über dem Jura“, und „Stressbewältigung“, um nur einige zu nennen. Besonders anschaulich wird es, wenn Daniel Rossier das Thema „Wie kreise ich mit anderen im Aufwind“ erklärt. Einer der Höhepunkte ist das sich dem Longbriefing anschließende tägliche Meteo-Briefing, das ausschließlich in Französisch gehalten wurde, allerdings mit Simultan-



... Daniel Rossier erklärt es anschaulich

übersetzung unserer sprachbegabten Fluglehrer. Die Organisatoren haben einen ausgewiesenen Jura/Mittelland Spezialisten engagiert, der sich jeden Morgen, noch lange vor dem Frühstück, im Clubhaus einfindet, um seine ca 45-minütige Präsentation über mehrere Stunden vorzubereiten. Gilbert Lervat (alias Gibus) stellt uns aber nicht nur auf Wolkenbasis und Stärke der Thermik des kommenden Tages ein, sondern erklärt detailliert, wie er zu dieser oder jener Vorhersage kommt und aus welchen Quellen er seine Informationen bezieht. So erhalten die Teilnehmer peu à peu einen Werkzeugkasten an die Hand, um sich in Zukunft auch alleine besser auf einen potentiellen Streckenflugtag vorbereiten zu können. Der theoretische Teil des morgens wird schließlich noch durch ein „Safety“-Thema abgerundet, welches jeweils einer der Teilnehmer vorträgt.

Nach der Theorie beraten sich die einzelnen Teams mit dem ihnen zugewiesenen Experten über die bevorstehenden Flüge, und dann geht es endlich los. Geschleppt werden wir mit einer der drei uns zur Verfügung stehenden Schleppmaschinen (Pawnee, Maule oder Piper Super Cup). Insgesamt sind wir während des Kurses mehr als 200 Stunden in der Luft, was sich auf über 200 Flüge verteilt, 90 davon werden mit den Experten in den Doppelsitzern absolviert. Die meisten Streckenflüge werden über dem Jura vom La Dôle bis nach Fricktal-Schupfart gemacht. Aber wie aus der Anzahl der Flüge ersichtlich, gibt es auch einige eher kurze Flüge, insbesondere an den ersten Tagen, an denen das Wetter noch nicht so auf Streckenflug eingestellt ist.

Entsprechend den Fähigkeiten der Teilnehmer werden im Kurs die unterschiedlichsten Erfahrungen gemacht. So ist für den Autor der erste dreistündige Soloflug über dem Jura vom La Dôle bei Genf bis Neuchâtel und zurück nach Montricher mit mehr als 180 km sicherlich der Höhepunkt des Kurses. Andere erfahrenere Teilnehmer fliegen deutlich größere Distanzen und meistern ihre ersten Flüge mit zusätzlichem Wasserballast.

Um die Platzadler-Blockade zu durchbrechen und zu erkennen, dass ein anderer Flugplatz oder auch nur ein Feld ebenso zum Landen geeignet sein können, haben einige von uns ein gezieltes Außenlandetraining als Co-Pilot in einer Super Dimona absolviert. Auch wenn die nicht genau wie ein Discus oder eine LS4 fliegt, ist doch der Ablauf und das Timing der Landung fast wie in einem reinen Segelflugzeug. Dieses Training kam dann im weiteren Verlauf auch einigen Piloten und Pilotinnen zu Gute, die den Weg nach Montricher nicht mehr schafften.

In den ersten Tagen stellen uns die zum Teil sehr starken Winde erst aus südlicher dann aus nordöstlicher Richtung vor täglich neue Herausforderungen. Endanflüge mit mehr als 60 km/h starken Böen sind hier keine Ausnahme. Für einige Teilnehmer ist es auch das erste Mal auf einem sehr betriebsamen Segelflugfeld, wo des Öfteren vier oder fünf Flieger gleichzeitig im Abkreisraum warten oder man sich gar zu zweit oder dritt hintereinander im Endanflug befindet. All diese Situationen werden sicher gemeistert und tragen nun zum neuen Selbstbewusstsein der Teilnehmer bei. ♦