

BFK Streckenflug 2024 erfolgreich beendet



Dem fortbestehenden Aprilwetter zum Trotz endete in Courtelary in der ersten Mai-Woche der diesjährige Streckenflug-Breitenförderungskurs. Dies heisst aber nicht, dass die Erfahrungen zu kurz kamen - so illustrierten die zwölf Kurstage, dass Streckenflugtheorie nicht nur unter idealen Bedingungen, sondern gerade auch bei weniger als idyllischem Flugwetter einen Weg in die Praxis findet.

Etwas getrübt startete nicht nur das Wetter in den Kurs. Auch die Miene einiger Teilnehmenden schien beim Blick auf die Prognosen für die folgenden Tage und zeitgleich mit den ersten Schneeflocken abzukühlen. Selbst wenn die Wetterbedingungen nicht ausreichend waren, um sich bereits an Tag eins in der Luft mit der Umgebung vertraut zu machen, konnte dies immerhin im Theorieraum mit den Grundlegenden Konzepten und Techniken, die für erfolgreiche Streckenflüge erforderlich sind, beginnen.

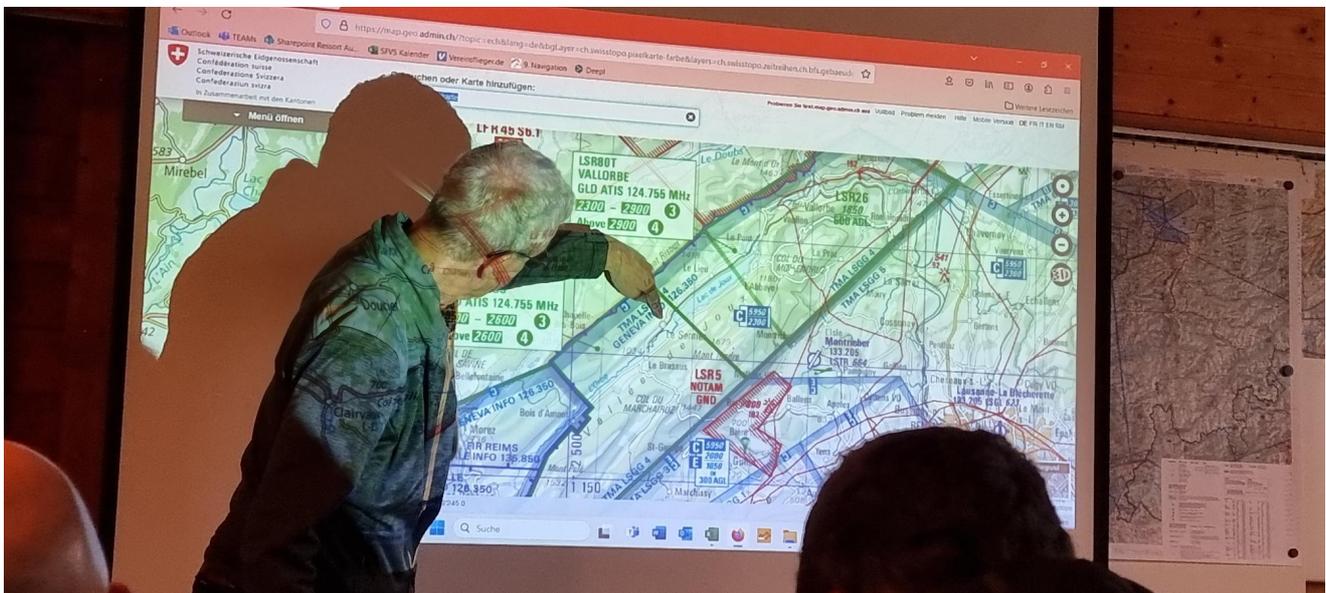


Bild 1: Trübe Aussichten. Aufgrund ausbleibenden Flugwetters kommt die Theorie immerhin nicht zu kurz.

Dem Flugwetter wichen die Schneeflocken auch am zweiten Kurstag nicht – unterdessen präsentiert sich der Chasseral gar ganz in weiss – doch vertrieben erste Flüge an verschneiten Hängen und tief hängenden Wolken immerhin die langen Gesichter. Ganz erstaunlich sogar, wie gut das Gelände um den Platz bereits erflogen werden konnte – und perfekt um das Auge ebenfalls in Grautönen in Sachen Luftraumüberwachung zu schulen.



Bild 2: Es geht doch! Erste Hangflüge bei winterlicher Stimmung.

Steile Lernkurve - auch ganz entspannt?

Schnell verflogen sind hingegen anfängliche Bedenken. Wäre vielleicht eine Saison zwischen der Brevetierung und ersten Gehversuchen auf der Strecke vorteilhaft gewesen? Könnten all die neuen Erfahrungen einfach "too much" zu verarbeiten sein? Einmal in der Luft zeigt sich bald, wie intensive Übung und beste Begleitung durch erfahrene und

engagierte Fluglehrer die Lernkurve wesentlich steiler ansteigen lassen, als sonst vom Wochenends-Flugbetrieb gewohnt. Wobei der befürchtete Anstieg der Stresskurve auf sich warten lässt. Selbstverständlich dürften individuelle Lernerfahrungen stark voneinander abweichen. Letztendlich leuchtet hingegen ein, wie wertvoll ein BFK für Pilot:innen mit unterschiedlicher Erfahrung und abweichenden Bedürfnissen sein kann. Für die Erfahrenen kann er den "coup de pouce" geben, um an bisher verwehrtete Reisegeschwindigkeiten heranzukommen. Anderen liefert er womöglich den Antrieb, nach der Prüfung erst Recht in einen fort dauernden Lernmodus zu gelangen.



Bild 3: Der Autor (unfreiwillig) zu Besuch in Neuchâtel

Kühler Kopf hilft beim dehnen der Physik

"Berauschend" ist kaum der Begriff, an den man denken würde, wenn man auf die Bedingungen an den folgenden Kurstagen zurückblickt. Zur Sache tut dies aber kaum was, denn hängen bleiben niemals die Flugstunden, die an einem hypothetischen Hammertag *hätten* sein können. Doppelt zur Geltung kommen diejenigen, die auf bereichernde Art und Weise erkunden lassen, wie viel eben doch möglich ist, wenn die Basis tief hängt oder die vielversprechenden Wolken nur lokal angesiedelt sind.

Bild 4: Anderen Teilnehmenden gelingt derweil auch bei tiefer Basis ein Ausflug auf der Jura-Rennstrecke

Bis zur ersten unfreiwilligen Landung in Neuchâtel dauerte es somit nicht lange. Aber so *what?* Gibt es denn etwas pädagogisch opportunerer, als von der Trichtertheorie direkt in die Praxis überzutreten? So gesehen vermutlich nicht. Das Handwerkliche ist das eine - schnell wird aber klar, dass die Physik flugplatzunabhängig abläuft. Auf der anderen Seite folgt das Gummiband, das sich mit zunehmender Entfernung vom Heimflugplatz stets schwerer ignorieren lässt, (zumindest im Kopf des Autoren) den weitaus diffuseren Prozessen der Psychologie. Wobei die erste Feststellung – oh Wunder – dank des experimentellen Nachweises bald begünstigend darauf wirkt, die zweite irgendwie zu akzeptieren. Flug für Flug zieht ein kleines Stück mehr gedankliche Flexibilität ein, die dann zur Verfügung steht um sich einen Weg von Trichter zu Trichter zu kurbeln.



Bild 5: Der Frühling bahnt sich an.



Bild 6: Kühle Köpfe helfen beim Fliegen

Doppelt belohnend treffen dann doch noch diejenigen Tage mit freundlicherem Segelflugwetter ein: Die eine oder andere Wolkenstrasse, zuverlässigere Aufwinde oder eine höhere Basis bescheren zusammen mit den zuvor etwas mühsamer geübten Grundlagen entspannte und längere Flüge – und die wohltuende Erkenntnis, dass die Segelflugkarte nicht beim gewohnten Fluggebiet endet. Eine ideale Grundlage um die Neugierde und den Ehrgeiz dafür zu wecken, was noch kommen wird. Somit schliesst die diesjährige Ausgabe als voller Erfolg und lässt die Erinnerung an Wetterprognosen aus einem gefühlt parallelen Universum schnell verblassen.



Bild 7: Hat sich der Winter einmal verzogen, fliegt es sich schon fast von alleine.