

Erfahrungsbericht SPHAIR KF-23-2026 Birrfeld

Wir blicken zurück auf zwei intensive und bereichernde Wochen. Wir konnten unglaublich viel lernen, kamen dabei jedoch durchaus an unsere Grenzen. Es stehen hohe Erwartungen im Raum: Höchste Konzentration und Aufmerksamkeit sind sowohl im Unterricht als auch auf den Flügen unerlässlich.

Gleichzeitig hatten wir in der Gruppe eine grossartige Zeit und konnten tolle Bekanntschaften schliessen. Wir konnten jeden Abend mit einer tollen Stimmung am Esstisch über den damaligen Tag und dessen Flüge plaudern. In diesem Zusammenhang verdient auch das Flugplatz-Restaurant eine besondere Erwähnung, das uns mit viel Charme, feinem Essen und stets einem guten Glas Wasser versorgt hat.

Zudem ist das Fliegen einfach unglaublich schön, besonders bei diesem Sommerwetter.

Die erste Woche ging bereits am Sonntagabend mit einem Entry Test los. Es lohnt sich, die notwendigen Checks & Procedures bis ins Detail zu lernen, jedoch nicht nur am Tisch, sondern effektiv als "Flow", bestenfalls mit dem Cockpit-Bild, sodass die Anwendung in der Luft flüssiger läuft. Dies hilft sehr, um sich bereits auf den ersten Flügen wohler und sicherer zu fühlen. In der Luft ist man bekanntlich "nur halb so schlau".

Am Montag konnten wir auf dem ersten Flug bereits am Boden die Controls übernehmen und den ersten Flug bewältigen. Dieser ist vor allem da, um das Flugzeug und das Fliegen allgemein kennenzulernen. Danach ging es schon weiter mit der Theorie für den nächsten Tag. Da wir uns auf dem Flugplatzgelände frei bewegen durften, sind wir abends im Hangar die Checklisten und Procedures nochmals durchgegangen.

Am Dienstag standen bereits die ersten Manöver (Steig- und Sinkflug, Kurvenflug) auf dem Programm. Auch wenn das Sommerwetter wunderschön war, hatten wir starke Turbulenzen auf dem Flug (Auf- und Abwinde), was einerseits spannend zu erleben war, andererseits jedoch die Manöver etwas herausfordernd darstellte. Unsere Fluglehrer Andy und Philipp zeigten jedoch Verständnis bei der Bewertung. Danach hatten wir weitere Theorie und am Abend haben wir in der Gruppe zusammen den nächsten Flug besprochen.

Am Mittwoch haben wir morgens bereits die beiden Flugzeuge selbst aus dem Hangar geholt und für die Flüge parat gemacht. Man merkt, wie schnell uns Vertrauen geschenkt wurde und wir immer selbstständiger wurden. Der typische Tagesablauf begann meistens mit Aufstehen um 06:00 Uhr, 06:30 Frühstück und um 07:00 Uhr die Flugzeuge aus dem Hangar holen. Um 07:30 Meteo-Briefing und anschliessend ging es für die Ersten bereits in die Luft.

Der Flug beinhaltete weitere Manöver der 4 Fundamentals (Steig- Horizontal- Kurven-, und Sinkflug). Man merkt bereits hier, wie steil die Lernkurve ist und wie man vorherige Fehler verbessern kann und die Manöver immer sauberer werden. Anschliessend hiess es auch wieder für den nächsten Tag vorbereiten, an dem zwei Flüge anstanden.

Am Donnerstag wurde mit Flug 4 am Morgen und Flug 5 am Nachmittag das erste Mal ein komplexeres Programm geflogen. Es erwies sich als Vorteil, sich während den ersten Flügen die verschiedenen Fluglagen einzuprägen, denn im Flug 4 wurden bereits Orbits im Sink und Steigflug ohne die Hilfe der Instrumente geflogen. Spätestens im Flug 5 sollten die 4 Fundamentals und Ground Operations sitzen. Die Fluglehrer bewerteten konstant unsere Leistungen und Engagement im, und auch ausserhalb des Flugbetriebes.

Am Freitag führten wir Flug 7 durch. Wir durften das Flugzeug bewusst in komplett falsche Lagen bringen, um einen Stall herbeizurufen und ihn wieder auszuleiten. Hier merkten wir, wie gutmütig die zwei Piper fliegen und dass sie kaum aus dem Himmel fallen können. Auf diesem Flug konnten wir mit dem Fluglehrer die "krassesten" Evolutionen die unsere Flugzeuge zulassen mitfliegen, geniessen, und die G-Kräfte zu spüren bekommen. Nach einem feinen Zmittag und noch einem Block Theorie ging es nach Hause ins Wochenende. Hier war es wichtig, alle Procedures und Checks rund um die Platzrunde, inkl. die Platzrundengeografie einwandfrei auswendig zu lernen.

Die zweite Woche begann mit simulierten Platzrunden, wobei es wichtig war, dass man während den Checks und Procedures einen kühlen Kopf bewahrte. Somit konnten Fehler erkannt, und am nächsten Tag bei den Platzrunden am Flugplatz korrigiert werden.

Am Mittwoch hatten wir zwei Navigationsflüge. Birrfeld - Alpnach, und wieder zurück. Hier wurden unsere navigatorischen Fähigkeiten getestet. Es war schön, endlich mal die üblichen Arbeitsräume zu verlassen und dabei die Super Pumas von Nahem zu sehen - sogar auf dem Heimweg!

Der letzte Flugtag benötigte viel Vorbereitung, sowie auch einen zusätzlichen Motivationsschub, da wir Ende Woche relativ erschöpft waren. Es ist kaum zu glauben,

dass wir vor zwei Wochen nicht einmal geradeaus fliegen konnten, und im Kontrollflug mit dem P&S FI das ganze Programm, Start, Ladung und Platzrunden alles selber ausführen durften.

Wir danken unseren zwei Fluglehrern Phillip und Andy für die lehrreichen Theoriestunden, und uns beizubringen, das Flugzeug zu starten, fliegen, und wieder zu landen

Auch danken wir dem Restaurant-Team und Gerda, die uns immer reichlich versorgt und unterstützt haben. Ohne euch wären wir nur ein Viertel so gut geflogen.

PS: Hier sind einige Pannen, die ihr unbedingt vermeiden solltet:

Achtet gut auf folgende Dinge:

1. Beim Kontrollflug die Landung sanft angehen, damit man den eigenen Rollweg nicht mit Hydraulikflüssigkeit markieren muss.
2. Unbedingt nicht auf den falschen Runway zufliegen
3. Nach dem Verlassen des Flugzeugs, die Parkbremse anziehen, und auch wirklich Flaps up.
4. Das Flugprogramm richtig abzeichnen. Ein links Orbit soll nach links geflogen werden, nicht nach rechts.
5. Nimmt unbedingt lange Hosen mit, auch wenn eine Hitzewelle ansteht.

