

## Der allererste Flug

Text und Bilder: Tis Meyer

Die Theorieprüfung der Privatpiloten-Ausbildung habe ich erfolgreich absolviert – nun geht es darum, das Gelernte in der Praxis anzuwenden. Eines sonnigen Frühlingstages steht sie am Schweizer Flugplatz Fricktal-Schupfart dann vor mir: Die rassige italienische Lady, die mir das Fliegen beibringen soll. Nein, die Rede ist nicht von einer braungebrannten südländischen Fluglehrerin, sondern von der Tecnam P2008JC HB-KMF – dem Flieger, in welchem meine fliegerische Karriere nun so richtig starten soll, und der mich meinem lange gehegten Lebenstraum entgegentragen soll. Mit seinen schnittigen Proportionen, dem modernen Design und Baujahr 2013 stach der italienische Zweisitzer eindeutig hervor aus dem Einheitsbrei mehr oder weniger würdevoll alternder Cessnas und Pipers, welche die anderen Flugschulen so feilboten. Daher entschied ich mich für meine praktische Ausbildung zum Privatpiloten für die Flugschule Fricktal am Nordrand der Schweiz, zwischen Zürich und Basel. Die Tecnam war dafür ein Hauptgrund. Denn auch ihr modern ausgestattetes Cockpit begeisterte mich – etwas Airliner-Feeling würde da bestimmt aufkommen. Aber so einen Exoten fliegen, zu dem man kaum Testberichte findet? Und dann noch einen Flieger aus Italien? In meinem Kopf kreis-

ten unablässig Bilder frührostender Fiats und klapperiger Lancias umher. Schliesslich rang ich mich dann aber doch durch, der italienischen Kiste eine Chance zu geben – immerhin war sie ja von einer Luftfahrtbehörde zertifiziert worden.

### Zaghafte erstes Aufeinandertreffen

Umso mehr bin ich nun, da ich ihr erstmals Angesicht zu Angesicht gegenüberstehe, auf «meine» Tecnam gespannt. Als ich ihre sportlichen Proportionen und ansprechenden Rundungen beeindruckt aus der Nähe bewundere, tun mir die früheren Vorurteile ja fast leid. Ja, sie ist eine Schönheit! Doch dieses Verdikt kommt offensichtlich zu spät. Sie hat meine Zweifel längstens gerochen und wackelt als Retourkutsche ziemlich furchteinflössend im auffrischenden Wind – als einziger Flieger auf dem Vorfeld notabene, die schweren Amischlitten hüben und drüben stehen bockstill. Aber meine Italienerin ist halt auch ein Leichtgewicht und eine echt linienbewusste Lady – zeigt die Waage mal über 630 Kilo an, traut sie sich schon gar nicht mehr in die Luft. So schwer ist der nächstgrössere Schulungsflieger schon ohne Beladung, Piloten und einen einzigen Tropfen Sprit. Sprit ist denn auch gleich das nächste Thema. Noch bevor ich in meiner Tecnam probesitzen darf, hetzt mich der Fluglehrer schon mit dem Tankschlauch auf die Leiter – 2x 20 Liter einfüllen bitte!

Könnte mir mal jemand erklären, ob ich den Tankstutzen richtig halte? Ob ich den Treibstoff einfach so einfüllen kann, oder ob er mir im nächsten Moment unverhofft entgegenflutscht und mir vor den achtzig Augenpaaren im prall gefüllten Flugplatzrestaurant eine kalte Dusche verpasst? Und ganz generell, wie man diesen vermaledeiten Tankdeckel überhaupt öffnet? Trotz all der gepaukten Theorie: Hier dauert die Flugvorbereitung noch keine fünf Minuten, schon werde ich auf dem linken Fuss erwischt und scheitere an einem widerspenstigen Tankdeckel. Das kann ja heiter werden!

Nach dem Kampf mit dem Tankdeckel und etlichen weiteren Aha-Erlebnissen beim Aussencheck soll es dann aber tatsächlich in die Luft gehen. Damit wir heute überhaupt noch die dritte Dimension erobern können, übernimmt der Fluglehrer alle Motorstart-Abläufe, mein nächster Einsatz folgt beim Rollen. Hier folgt bereits die nächste Ernüchterung – ein lenkbares Bugrad haben die perfiden Ingenieure der Tecnam nämlich auch nicht spendiert, und so kann die Kiste am Boden einzig durch gezieltes Bremsen mit dem linken bzw. rechten Hauptfahrwerk gelenkt werden. Ojeh. Wie ich da so über die Wiese der Piste entgegenschlingere, muss von aussen zum Johlen aussehen – halt eben wie eine italienische Lady in Designerhacken mit monströsen Absätzen, die sich nur dummerweise nicht auf dem Laufsteg zu Mailand promeniert, sondern im abschüssigen und windgepeitschten Acker des Flugplatzes Fricktal-Schupfart.

### Der erste Start

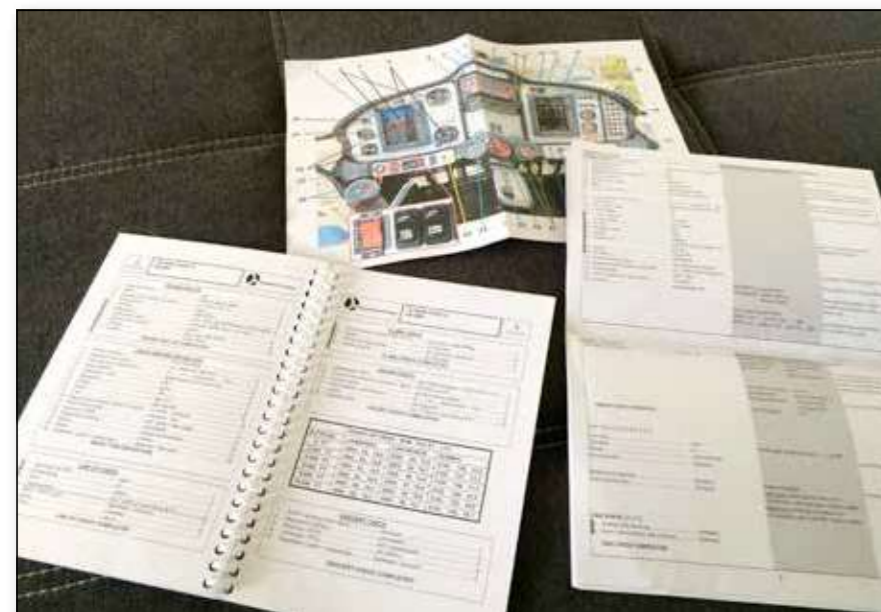
Endlich, wir sind bereit für den Start. Zusammen geben der Fluglehrer und ich Vollgas, während ich die Aufgabe, das zickige Fliegerlein beim Startlauf in der Mitte der Piste zu halten, mit Freuden an den Fachmann neben mir delegiere. Das Rotax-Motörchen vor mir macht ordentlich Lärm, und bald rattern, hüpfen und schlingern wir über die Graspiste. 50 Knoten, rotieren! Schon erhält die italienische Lady ihre gewünschte Dosis Luft unter die Flügel und beginnt uns in den Himmel zu tragen. Was für ein Gefühl! In diesem Moment scheint der Himmel riesengross und ich winzig klein. Es eröffnet sich eine völlig neue Welt vor, vor allem aber über und unter mir. Eine wunderschöne Welt, aber auch eine respektinflössende. Während das Flug-

platzrestaurant, erste Felder, Bäume und Bauernhöfe in einem Affenzahn vorbeirasen, rasen mir nämlich tausend Dinge aus dem Theorieunterricht durch den Kopf, die ich jetzt doch eigentlich unbedingt tun, oder zumindest doch wissen und beachten müsste. Slipstream-Effekt, Vergaservereisung, negatives Wendemoment, Druckpunkt, Notlandefeld, Venturidüse, Strömungsabriss – eine ganze Welle an theoretischen Fachbegriffen kracht gerade über meinem Kopf zusammen. «Versuch, mit der Steigrate 70 Knoten zu halten», klingt es vom Nebensitz. Diese leichte Aufgabe kommt wie eine Befreiung, die mich aus der tosenden Welle reisst – nichts leichter als das! Und während wir so die Lüfte erklimmen und mit irgendwas zwischen 66 und 74 Knoten dem Rhein entgegensteigen, scheinen auch all die tausend Dinge, die es nun zu beachten gälte oder die nun schiefgehen könnten, auf dem Boden zurückzubleiben und mit jedem gewonnenen Höhenmeter langsam an Bedeutung zu verlieren. Bei mir oben stellt sich langsam ein Gefühl der Befreiung ein. Hier in der Luft fühlt sich nicht nur meine italienische Lady sichtlich viel wohler als am Boden, sondern auch ich gewöhne mich rasch an das neue Element und habe grossen Spass dabei, die gestellten Aufgaben möglichst gut zu erfüllen: Höhe halten, auf Kurs 240 drehen, Kurve links mit 15 Grad Querlage, Kurve rechts mit 30 Grad, leichter Sinkflug,



- Vor dem Abheben ist neben dem Betanken auch eine extensive Vorflugkontrolle angezeigt – natürlich inklusive Blick in den Motorraum.
- Endlich geht es in die Luft! Die zweiplätzig Tecnam (Bj. 2013) ist leicht und sparsam, sie eignet sich daher gut für die Grundschulung.

Vor dem ersten Flug gab es auch schon viel zu lernen: Anhand der Betriebshandbücher und Checklisten galt es, die korrekte Bedienung der Maschine zu verinnerlichen.



- Das Cockpit der Tecnam P2008JC HB-KMF. Die wichtigsten Flugdaten werden modern auf zwei Bildschirmen dargestellt.



etc. Da machen sich meine jahrelangen heimischen Flugsimulator-Sessions nun endlich bezahlt, ich finde mich in den Instrumenten und Anzeigen rasch zurecht, weiss diese zu interpretieren und mit den entsprechenden Steuerinputs zu reagieren. So hatte ich mir das vorgestellt! Offenbar mache ich meine Sache auch recht gut, oder zumindest gibt mir der Fluglehrer neben mir das Gefühl, mit dem Gesehenen zufrieden und sogar fast etwas beeindruckt zu sein.

### 34 spannende Flugminuten

Er lässt mich sogar ein paar Manöver fliegen, die erst in späteren Lektionen auftauchen, Vollkreise und dergleichen – sie alle meistere ich doch recht ansehnlich.

Als Grande Finale folgen dann noch ein paar Strömungsabrisse, genannt «Stalls» – der Zustand, bei dem man den Schubhebel gegen alle Instinkte einfach in den Leerlauf zurücknimmt und das Flugzeug solange seiner Geschwindigkeit beraubt, bis es irgendwann zu wenig davon hat, um noch fliegen zu können, es den Auftrieb verliert, plötzlich zur Seite ausschert und absackt. Damit das nicht böse endet («Endsieg der Gravitation», man erinnere sich...), sind dann ruckzuck die richtigen Gegenmanöver gefragt, und zwar subito, in der korrekten Abfolge, und im perfekten Moment – fünfminütiges Herumknobeln wie an der theoretischen Prüfung ist nicht mehr. Etwas mulmig wird mir daher schon, als ich mich mental auf das

bevorstehende Manöver vorbereite. Im nächsten Moment kippt der Flieger tatsächlich ab, der Magen rutscht kurzzeitig der Hirnregion entgegen, doch alsbald fängt sich die torkelnde italienische Diva wieder – ich habe offenbar instinktiv das Richtige getan. Wenige Minuten später sind wir bereits wieder im Anflug auf unseren Heimatplatz, ich melde uns gar korrekt und speditiv am Funk an und halte unseren Flieger bis kurz vor der Landung einigermaßen stabil auf Kurs – der Abschluss ist dann natürlich Chefsache, schliesslich sind wir noch immer in Lektion eins. 34 Minuten sind wir in der Luft gewesen. 34 Minuten, die sich meist wunderschön angefühlte hatten, weil ich genau das

machen konnte, was ich immer machen wollte; genau das abrufen konnte, was ich mir über die Jahre im heimischen Kämmerlein schon angeeignet hatte, und vor allem auch weil ich der Verwirklichung meines Traums ein Stückchen nähergekommen bin. Mit dabei waren aber auch einige Momente, in denen ich mir im grossen Himmel eher verloren vorgekommen war, erdrückt von all der gelernten Theorie, die es hier situativ richtig und punktgenau getimed anzuwenden gilt, ohne Netz und doppelten Boden. Aber für etwas habe ich ja noch 44 weitere Flug-Lern-Stunden vor mir – 44 Stunden, auf die ich mich trotz (oder gerade wegen) der bevorstehenden steilen Lernkurve ausserordentlich freue!



Der auf einer Anhöhe gelegene Flugplatz Schupfart verfügt über eine 530 Meter lange Graspiste in Ost-West-Ausrichtung.

