

Müsterchen aus der Privatpiloten-Ausbildung

Von Tis Meyer

Ein unbekanntes Fluginstrument

45 Flugstunden muss man mindestens gesammelt haben, um die praktische Prüfung zum Privatpiloten ablegen zu dürfen. Die ersten fünf Lektionen werden dazu verwendet, mit der Grundsteuerung des Flugzeuges und der Interpretation der Instrumente vertraut zu werden, Dank meiner jahrelangen Flugsimulations-Erfahrung finde ich mich sehr schnell zurecht und meistere alle gestellten Aufgaben ansprechend. So notiere ich das bei der obligatorischen Selbst einschätzung während des Debriefings unter «Gut war». Doch der Hammer folgt auf dem Fuss: Meine fliegerischen Fähigkeiten seien ja wirklich ansprechend, meint der Fluglehrer. Auch im Cockpit fände ich mich gut zurecht. Allerdings vernachlässigte ich sträflich das grösste und wichtigste Flug-Instrument: die Windschutzscheibe beziehungsweise die sich dahinter ausbreitende Aussicht. In dieser Art der Fliegerei auf Sicht sei nämlich das Rausschauen und die Interpretation der Fluglage anhand des Gesehenen das Wichtigste – auch, um stets andere Flugzeuge im Blick zu haben und Kollisionen zu vermeiden. Mein erlerntes Fliegen nach Instrumenten sei

Die Ausbildung bietet auch die Gelegenheit, die Schönheiten der Schweiz – wie hier den Rheinfall – aus der dritten Dimension zu geniessen. Er muss relativ tief überfliegen werden, da man sich unter dem Anflugkorridor des Flughafens Zürich befindet (alle Bilder: Tis Meyer, 2016).



zwar durchaus beachtlich, allerdings in diesem Teil der Ausbildung gar nicht gefragt. Na wunderbar, das hat gesessen. In der darauffolgenden Flugstunde wird das entdeckte Problem sofort pragmatisch angegangen: Damit der Meyer nicht permanent auf seine Instrumente starrt, pappt der Fluglehrer einfach ein weisses Blatt Papier davor und deckt sie allesamt ab. Und so lerne auch ich es – das wahre Fliegen nach Sicht.

Die heilige Runde

Nach den Grundfunktionen des Flugzeuges folgt Stufe 2 der Ausbildung: «Standardverfahren im Flugplatzbereich». Damit ist vor allem eines gemeint: die Platzrunde. Sie ist so etwas wie das regionale Heiligtum eines Flugplatzes: Die Bahn, auf der Flugzeuge den jeweiligen Flugplatz geordnet umkreisen, austariert in jahrelangen Gesprächen mit den Anwohnern. Verständlicherweise will niemand den Fluglärm in seiner Nähe haben. Und so schlängeln sich die Platzrunden-Konstrukte bisweilen äusserst kreativ zwischen Dörfchen hindurch, mit der einen oder anderen Beule, um den Hof eines besonders ruhebedürftigen Bauers auch noch auszusparen. An meinem Heimatflugplatz Fricktal-Schupfart ist das nicht anders.

Entsprechend anspruchsvoll ist es für die neuen Flugschüler, nicht nur ihr Fluggerät zu beherrschen, sondern dabei auch feinsäuberlich den imaginären Linien der Platzrunde durch den Luftraum zu folgen und möglichst keine wütenden Anrufe lärmgeplagter Anwohner zu provozieren. All diese Feinheiten der eigenen Platzrunde lerne ich nun kennen und präge sie mir auf dutzenden Runden um den Flugplatz ein. Am entferntesten Ort der Schupfarter Platzrunde fliegt man hinter einem bewaldeten Hügelkamm und sieht den Flugplatz kaum mehr. Neugierig frage ich dort meinen Fluglehrer, ob es denn zum Flugplatz zurück reiche, wenn einem hier der Motor ausfalle. «Versuchs mal!» meint er, als er in Sekundenschnelle den Schubhebel in den Leerlauf zurückzieht und mich so unverhofft ins kalte Wasser wirft. Natürlich reiche es auch im Gleitflug perfekt zum Flugplatz zurück, und während er mit einem dicken Grinsen daneben sitzt, lerne ich eine wichtige Lektion: Stets vor allem Unverhofften auf der Hut zu sein und seine Optionen zu kennen.

First Solo

Nach etwa einem Monat Flugtraining (ich habe 14 Stunden Flugführung und 64 Landungen gesammelt) weist mich der Fluglehrer nach drei weiteren Platzrunden zur Landung an. Kaum steht die HB-KMF still, stellt er die bestens bekannte Frage, die fast schon ein Codewort ist: «Wie fühlst du dich?». Das heisst nichts weniger als: Fühlst du dich bereit, den Flieger ganz allein durch die Luft zu dirigieren? Obwohl mein Puls kurzzeitig in die Höhe schnellte, antworte ich mit «sehr gut!». Schon befinde ich mich erstmals ganz allein im Flugzeug. Noch gewissenhafter als sonst erledige ich alle Checks, vergewissere mich vier- statt zweimal, dass alle Schalter und Anzeigen so stehen, wie sie sollen. Dann rolle ich bedächtig zur Piste und gebe Vollgas. Nach viel kürzerer Distanz als gewohnt hebt meine Tecnam die Nase (immerhin ist sie nun 70kg leichter) und entführt mich in die Luft. Zwar bin ich noch sehr konzentriert und speziell darauf bedacht, alles richtig zu machen, doch schon nach einer halben Platzrunde stellt sich die Routine ein – die Handgriffe sitzen, alles läuft wie am Schnürchen und ich kann es richtig geniessen. Auch Anflug und Landung gelingen, der Fluglehrer steht zudem über Funk mit Tipps zur Seite. Vier Runden

absolviere ich schliesslich, bevor ich es für heute gut sein lasse. Das erhobene Gefühl aber, das bleibt noch eine lange Zeit: Ich bin heute zum ersten Mal ganz allein geflogen!

Ab in die Berge

Die Ausbildung hat damit aber erst richtig begonnen. Wieder mit dem Fluglehrer an Bord starte ich in der Folgewoche die Alpeinweisung und erlerne die Flugtaktik im Gebirge: Immer genügend Höhenreserven einplanen, Auf- und Abwinde richtig einschätzen, Pässe nie im rechten Winkel, sondern schräg überqueren (damit man einfacher wieder abdrehen kann, wenn einem nicht gefällt, was man dahinter erblickt). Die Landungen auf den Alpenflugplätzen von Saanen, Samedan und Sion brennen sich als besonders imposant ins Gedächtnis ein – genauso wie die Starts auf den hochgelegenen Flughäfen, bei denen der Motor wegen der geringeren Luftdichte plötzlich viel weniger Leistung hat als gewohnt.

Für Notfälle gewappnet

Auf dem Motor liegt auch das Hauptaugenmerk der nächsten Ausbildungsstufe: «Notverfahren und extreme Fluglagen». Der Fluglehrer bringt an allen möglichen Orten im dreidimensionalen Raum den Schubhebel in den Leerlauf, um einen Motorsausfall zu simulieren. Meine Aufgabe: Zuerst die optimale Gleitgeschwin-



Aus der Luft werden bekannte Orte in ihrer ganzen Dimension erfassbar – so zum Beispiel die Altstadt von St. Gallen mit dem Stiftsbezirk.

digkeit einnehmen. Dann entscheiden, ob es zum Flugplatz zurück reicht oder nicht. Und wenn nicht, dann ein möglichst gutes Notlandefeld zu suchen. Auf diesen Acker muss ich dann einen Anflug einleiten und alles richtig einteilen, denn schliesslich hat man ohne Motor nur einen Versuch. Erst wenige Dutzend Meter über dem angepeilten Ziel erlöset mich der Fluglehrer und gibt Vollgas. Wie viele Anwohner wir auf diese Weise erschreckt haben, möchte ich gar nicht wissen – dass wir nicht Zeitungsschlagzeilen en-

masse produziert, grenzt eigentlich an ein Wunder. Wenn wir gerade keine Motorenschäden simulieren, geht es darum, Strömungsabrisse in allen möglichen Situationen zu erfliessen und dann richtig zu reagieren, um das Flugzeug wieder zurück in einen normal flugfähigen Zustand zu bugsieren. So ganz pudelwohl ist mir dabei, mein Fliegerlein an den Rand des physikalisch Zumutbaren zu dirigieren, nie. Gleichwohl ist es gut und richtig, die entsprechenden Handgriffe zur Rettung einzuüben und so

Mindestens zwei Alpenflüge gehören zur Grundausbildung. Hier lernt man, die Flugtaktik im Gebirge in der Praxis anzuwenden. Vital ist es zum Beispiel, stets genügend Energiereserven (Höhe und Geschwindigkeit) zu haben, um für alle Eventualitäten (Abwinde, Motorsausfälle, Wetterwechsel) gerüstet zu sein.





- Mein 270 km-Streckenflug ohne Fluglehrer führte mich unter anderem nach Lausanne am Genfersee, wo mich diese prächtige Aussicht auf Montreux erwartete.
- Mit Fluglehrer unternahm ich Alpenflüge auf die Flughäfen von Sion, Samedan und Saanen – im Bild der Anflug auf Letzteren, der nicht mit anspruchsvoller Topografie geizt.

für den Fall der Fälle gut vorbereitet zu sein, Trainiert werden auch actionreichere Fluglagen: Vollkreise mit 45 Grad Querneigung, bei denen es einen ordentlich in den Sitz presst; Parabelflüge, bei denen man kurz 0 G erfährt und schwerelos ist, Und steile Sinkspiralen, um im Notfall möglichst rasch runter zum Flugplatz zu kommen. Alles Dinge, die mir nicht ganz so sehr behagen – wohl, weil ich zu diesem Zeitpunkt weder meinen Anfängerkompetenzen noch der Konstruktion des Flugzeuges zu hundert Prozent vertraue. Doch alle Manöver klappen problemlos. Die einzige Übung, die mir von Beginn weg grossen Spass bereitet, ist der simulierte Einflug in eine Wolke. Mittels einer speziellen Haube wird mir die Sicht nach draussen geraubt und ich muss das Flugzeug im «Blindflug» allein nach den Instrumenten steuern. Ha, endlich! Hier bin ich im Element! Schwitzen einige Flugschüler unter besagter Haube

manchmal Blut und Wasser, werden es für mich die zwanzig entspanntesten Flugminuten meiner Ausbildung!

Allein übers Land

Parallel dazu drehe ich fleissig meine Solo-Runden um den Flugplatz – bis der Fluglehrer findet, ich sei fähig, die Heimat nun auch aus weiterer Entfernung wiederzufinden. So breche ich zu einer etwas grösseren Runde auf, fliege allein übers dicht besiedelte Schweizer Mittelland zum nächstgrösseren See und wieder zurück. Nach der vertrauten Umgebung der ländlichen Platzrunde ist das eine ganz andere Hausnummer! Während ich meine Augen schweifen lasse, erkenne ich unter mir tausende Häuser, Autos, Strassen und überblicke wohl hunderttausende Menschen. Flugs werde ich mir der Verantwortung bewusst, die ich hier oben für jeden einzelnen unter mir habe: Ein Missgeschick meinerseits

könnte jeden von ihnen beeinträchtigen. Ein eindrücklicher Gedanke, der das Bewusstsein für Umsicht und stetige Professionalität noch weiter schärft. Auf dem Rückweg stellt sich mir dann auch noch ein rasch wachsender sommerlicher Quellwolkensturm in den Weg. Da komme ich mir in meiner 500 Kilogramm leichten Tecnam im Gegensatz winzig klein und durchaus verletzlich vor – und bin nicht unglücklich, als ich unbeschadet zurück in der vertrauten Platzrunde bin. Weitere Alleinflüge folgen bald. Während mich das Gefühl der grossen Verantwortung dabei stets begleitet, werde ich doch bald entspannter und kann die Flüge mehr geniessen. Einige Lektionen später wartet als Krönung ein noch viel längerer Alleinflug: Um sich für die Prüfung zu qualifizieren, muss man alleine mindestens 270 Kilometer zurücklegen und dabei zwei auswärtige Flugplätze anfliegen. Mittlerweile ist es bereits Routine, ganz alleine über die Lande zu gondeln und ich finde grossen Spass daran, meine feinsäuberlich geplante Route abzufliegen: Mein Weg führt einmal quer über das gesamte Schweizer Mittelland bis nach Lausanne am Genfersee, wo ich trotz schwer erkennbarer (und gut bevölkerter) Platzrunde sicher aufsetze. Auch den Rückweg an meinen Heimatplatz, inklusive einer Zwischenlandung auf der kurzen Flugpiste von Langenthal, finde ich problemlos.

Prüfungsflug mit Diva

Fast exakt vier Monate nach meinem ersten Flug ist der grosse Tag gekommen: die praktische Prüfung für den Privatpilotenschein steht an. Gut 48 Flugstunden habe ich in dieser Zeit gesammelt, 137 mehr oder weniger gefühlvolle Landungen hingelegt. Mit einer dicken Briefingmappe unter dem Arm und einem leichten angespannt-vorfreudigen Kribbeln im Bauch mache ich mich auf in Richtung Flugplatz. Geplant ist ein Flug nach Bern und zurück mit Flug- und Navigationsmanövern auf beiden Strecken. Das Wetter ist perfekt, auch der Prüfungs-Experte scheint nett. Nur die HB-KMF ist mal wieder im Diva-Modus und hat den Entschluss gefasst, mich heute zusätzlich zu fordern: Ich schalte beim Vorflug-Check wie gewohnt den Batterie-Hauptschalter ein, um Lichter und Anzeigen zu überprüfen. Doch statt die Prozedur wie gewohnt über sich ergehen zu lassen, reagiert die KMF nach dem «Klick» des Schalters mit einem unerwarteten «Klock» von rechts. Huch? Spricht sie nun schon mit mir? Nein, das «Klock» ist tatsächlich real und der Urheber schnell gefunden: die Sicherung der Instrumenten-Warnleuchten ist heraus-

gesprungen. Na das ist neu! Und nichts, was man kurz vor einem Prüfungsflug sehen will. Ist da ein Kurzschluss im System? Würde ein vermaledaites kaputtes Lämpchen den wunderschön geplanten und meteorologisch perfekten Prüfungstag kaputt machen? Schnell konsultiere ich den Chef-Fluglehrer und schildere das Problem. Der Maestro schreitet zur Tat, bugsiert die Sicherung rein, schaltet den Batterieschalter wieder ein, «Klick» – «Klock». Ojeh! Wieder rausgesprungen. Nun ist auch dem Cheffluglehrer die Ratlosigkeit ins Gesicht geschrieben – eine Miene, die ich bei ihm trotz etlichen gemeinsamen Flugstunden in sämtlichen möglichen und unmöglichen Fluglagen bisher nicht gekannt habe. Langsam sehe ich schon den Experten und mich ohne eine Flugminute wieder von dannen ziehen, beide den Tag verfluchend, an dem wir uns füreinander an einem Samstagmorgen um 05:30 Uhr aus dem Bett gehievt haben. Die letzte Hoffnung: der Chef schiebt die Sicherung diesmal bei angeschalteter Batterie wieder rein. Sie bleibt erstmal drin, Hauptschalter aus, Hauptschalter wieder ein, «Klick», gebanntes Warten, Nichts, Kein «Klock». Auch nach weiteren Tests nicht, Erleichterung macht sich breit – gepaart mit der inständigen Hoffnung, die Sicherung möge für den Rest des Tages drinbleiben.

Nach dieser nervenaufreibenden Ouvertüre kann dann endlich die Vorstellung beginnen – die ist ja schon an sich aufregend genug. Doch der Start und die ersten Flugminuten verlaufen positiv und ereignislos. Dann, über dem Jura, die erste Herausforderung: Steilkurven bitte, einmal links herum, einmal rechts. Perfekt geflogen waren sie nicht, aber offenbar reicht es – in meinem Augenwinkel sehe ich, wie auf dem Prüfungsprogramm des Experten ein weiteres Häkchen seinen Weg ins Feld «passed» findet. Die Spalte «fail» ist weiterhin leer. So soll es bitte bleiben! Weiter geht's auf einem festgelegten Funk-Strahl in Richtung Fribourg, während ich auf eine für diese Flugrichtung korrekte Höhe von 6'500 Fuss steige. Just als ich diese erreiche, höre ich auf der Informationsfrequenz für Sichtflugpiloten die Nachricht eines anderen Piloten, der über Fribourg ist und mir entgegenzufliegen gedenkt – ebenfalls auf 6'500 Fuss. Den standardisierten Regeln folgend, müsste er eigentlich auf 5'500 oder 7'500 Fuss Höhe fliegen, aber das interessiert diesen Luftcowboy offenbar herzlich wenig. Auf einen Showdown im Morgengrauen habe ich aber genauso wenig Lust wie auf eine Frontalkollision über Burgdorf. Und da der Klügere bekanntlich nachgibt, sinke ich rasch wie-



- In der Ausbildung lernt man die wichtigsten Flugplätze der Schweiz und ihre Eigenarten kennen. Les Eplatures (oben) ist erhöht gelegen und darum meist über dem Nebelmeer, auch das Fast-Food-Restaurant neben dem Terminal ist praktisch.
- St. Gallen-Altenrhein (Mitte) eignet sich als Zoll-Zwischenstopp bei Flügen ins Ausland.
- Der idyllische Flugplatz Wangen-Lachen am Zürichsee (unten) wurde schnell zu einem persönlichen Favoriten. Alle Anflug-Fotos stammen von Passagieren oder Fluglehrern.





Der Prüfungsflug führte über das Schweizer Mittelland nach Bern. Mangels auffälliger Topografie ist die Navigation nicht ganz einfach; die Autobahn A1 (unterer Bildrand) dient aber als gute Leitlinie.

der runter auf 6'000 Fuss – was mir nicht nur einen potenziellen Crash erspart, sondern mir auch ein Lob des Experten für meine Um- und Weitsicht einbringt. Ich finde ja jetzt schon, dass ich bereits über Gebühr geprüft worden sei, doch meine italienische Lady der Marke Tecnam ist anderer Meinung. Wenig später meldet sie sich mit einer nächsten Zickerei. Zwar bleibt diesmal die Sicherung drin, doch nun zeigt die Anzeige für den Alternator plötzlich «0» an. Heisst: Das Bauteil, das aus der Energie des Motors Strom fürs Bordnetz liefern soll, tut dies nicht mehr, und es hängt nun alles an der Batterie. Das wiederum heisst, dass wir noch Strom für etwa 20 Minuten haben, dann wird's ziemlich rasch ziemlich dunkel im Cockpit. Kein Grund zur ultimativen Besorgnis, der Motor läuft auch dann noch munter weiter. Aber all die anderen kleinen Helferlein wie Funk, GPS, Trimmung, Klappen oder Warnfunktionen würden aus dem Ensemble verschwinden, dessen Dirigent sich hier gerade seiner Prüfung stellt. Vermaledaite italienische Plastikware! Kurzes Brainstorming, was ich machen würde, wie viel Zeit mir bleibt, und ob die momentane Fluglage sicher und stabil ist, dann der Griff zur Checkliste für genau diesen Fall. Doch ehe ich diese erreichte habe, hat sich die Bordspannung wieder normalisiert. Ja ja, spielt ihr doch nur alle Katz und Maus mit mir...

Endlich (Privat-)Pilot!

Der Rest des Fluges verläuft dann relativ ereignislos. Ich schiele zweimal pro Minute rüber zu den Sicherungen und zur Elektronik, doch die italienische Zicke zeigt sich fortan gnädig. Auch die Berner lassen mich brav ihren Luftraum durchqueren, weitere Rencontres mit dem Gegenverkehr bleiben mir erspart, und trotz dem einen oder anderen kleinen Fehlerlein finde ich schliesslich den Weg ins Belpmoos. Auch Anflug und Landung gelingen ganz gut – bis der Experte ruft: «Durchstarten!». Ich tue, wie geheissen – wohlwissend, dass dies zum Prüfungsprogramm gehört. Der Prüfer möchte noch eine Platzrunde und einen Anflug ohne Landeklappen sehen. Klar, wird gemacht! Kurz vor dem erneuten Einrehen zur Landung schiebt sich mir zwar (zur Überraschung von mir, dem Experten und dem Fluglotsen im Tower) noch ein anderer Flieger frech vor die Nase. Doch instinktiv verlängere ich meinen Anflug etwas und entschärfe die Situation so. Ein anerkennendes Nicken vom Nebensitz zeigt mir, dass auch der Experte Freude an meiner Umsicht hat. Ist ja schön, wenn ich mich auszeichnen darf – aber so viele schräge Situationen wie auf diesem Flug habe ich während den ganzen restlichen 48 Stunden in der Luft noch nicht erlebt! Die Landung gelingt dann trotz der simuliert fehlenden Auftriebshilfen ganz gut.

Puh, was für ein Flug! Und dabei war das erst die halbe Prüfung! Immerhin, der Experte lebt noch, hat noch Farbe im Gesicht, ja ist gar zu Spässchen aufgelegt und fotografiert mich munter. Entweder wird das die Beweisaufnahme für einen erwarteten Unfallbericht, ein gut getarntes Fahndungsfoto für die Luftpolizei, oder ich bin auf Kurs, die Prüfung zu bestehen, und das ist schon das vorgezogene Glückwunschschild. Mal sehen! Wir bezahlen die Landetaxe und besprechen kurz den Rückweg. Dieser verläuft dann ohne grössere Ablenkungen, ich kann das Programm von Steilspiralen, Notlandeübungen und meinem geliebten Fliegen nach Instrumenten ohne Störmanöver abspulen. Als sich die simulierte Wolke verzogen hat sind wir über Olten und das Prüfungs-Drehbuch ist abgearbeitet. Mein Heimatflugplatz liegt gleich ums Eck und die Landung dort gelingt auch recht ansehnlich. Eine gewisse Erleichterung macht sich breit: Der Flug ist zu Ende und ich bin ohne ganz grobe Patzer durchgekommen. Ein paar kleine Stolperer gibt es zwar zu verzeichnen, aber den perfekten Flug gibt es ohnehin nie. Ob es wohl reichen würde? Die Hand, die mir nach dem Setzen der Parkbremse entgegen-gestreckt wird, gibt die Antwort: Sie gratuliert mir zusammen mit einem freudigen Lächeln des Prüfers zum Bestehen. Jetzt bin ich offiziell Privatpilot!



Mit dieser Haube wird der Blick nach draussen geraubt und somit der Einflug in eine Wolke simuliert. Der Pilot muss sich fortan nur noch anhand der Instrumente orientieren.

Vorbereitung ist alles! Zu sehen ist die Anflugkarte des Flughafens Bern mit dessen Platzrunde; mittels Zahnseide mass ich deren Länge, um den optimalen Beginn für den letzten Sinkflug zu errechnen. Gelb hinterlegt sind besonders lärmsensitive Gebiete.

