

Das «Hour Building» – Flugerfahrung sammeln und Charakter stärken

Von Tis Meyer

Um die Prüfung zum Berufspiloten ablegen zu können, benötigt man 200 Flugstunden. Knapp 50 habe ich bis zur Privatpiloten-Prüfung absolviert. Nochmals etwa 50 werden für die späteren Ausbildungsstufen auf der zweimotorigen Maschine benötigt. Bleiben also noch etwa 100 Flugstunden, die ich sonst irgendwie zusammenbekommen muss – die sogenannten Erfahrungsstunden (Englisch: Hour Building). Gleichzeitig wird ein Teil dieser Zeit auch noch für zusätzliche Zwischen-Schulungen verwendet.

Neben meinen Erfahrungsstunden hat auch schon der gut neun Monate dauernde Theorie-Unterricht für die nächsten Ausbildungsstufen, also für die Berufs- und Linienspilotenausbildung begonnen (Thema der nächsten Ausgabe). Parallel dazu bin ich angehalten, so viele Flugstunden wie möglich zu sammeln – sofern es Zeit und Wetter erlauben, Zeit und Wetter sind allerdings nicht die einzigen Faktoren, welche ihren Einfluss geltend machen. Auch die Flugzeuge selbst sind

ein knappes Gut und daher zu den besten Zeiten oft schon Wochen im Voraus von anderen Vereinsmitgliedern gebucht. Zudem auferlege ich mir selbst, dass ich nicht allein im Flugzeug sitzen möchte – auch wenn mich das ab und zu einen Flug «kosten» wird, weil ein Passagier absagt. In der Fliegerei auf Sicht geschieht nämlich auch das Abstandhalten von anderem Verkehr ausschliesslich auf Sicht, und das ist bei Fluggeschwindigkeiten von 200 bis 300 km/h nicht immer einfach. Gerade an schönen Sommerabenden und Wochenenden tummeln sich sehr viele Kleinflugzeuge im engen Luftraum über dem Schweizer Mittelland und mir sind mehrere Piloten bekannt, die bereits eine Kollision in der Luft hatten. Zwar gibt es auch in der Kleinfliegerei Kollisionswarn-Systeme – diese sind aber weder flächendeckend eingebaut noch hundertprozentig zuverlässig. Da hilft es, mindestens ein weiteres Augenpaar im Flugzeug zu haben, das ebenfalls nach Verkehr Ausschau hält – zumal es schon rein physikalisch tote Winkel gibt, die man vom Pilotensitz gar nicht überblicken kann.

Das Matterhorn ist bei meinen Passagieren eine oft geäusserte Wunsch-Destination (Jürgen Trautwein, 2017).



Die Welt von oben entdecken

Bereits eine Woche nach dem Prüfungsflug, genauer am 11. September 2016, starte ich zu meinem ersten Flug mit Passagier (mehr als einer findet in meinem Tecnam-Zweisitzer auch nicht Platz). Es ist nur eine einstündige Runde über die erweiterte Flugplatz-Region – und doch fühlt es sich grossartig an, ein Stück meines Traums mit Familie und Freunden zu teilen und ihnen auch die Schönheiten der Vogelperspektive zu zeigen. Schnell erweitere ich meinen Rayon, schon zehn Tage später unternehme ich knapp dreistündige Alpenrundflüge. Mit einem Flugschul-Kollegen absolviere ich zudem eine Flug-Runde durch Süddeutschland und merke, wie unkompliziert und entspannt das Fliegen auf der anderen Seite der Grenze ist: Im Gegensatz zur Schweiz gibt es hier in der Luft viel mehr Platz – dadurch wird nicht nur die Navigation einfacher, sondern auch der Verkehr verteilt sich viel besser. Entsprechend bin ich in der Folge gerne und oft Gast im deutschen Luftraum und unternehme Streckenflüge nach Saarbrücken, Mannheim oder via Chiemsee und Schloss Neuschwanstein ins österreichische Salzburg.

Ob all dem Drang, für das persönliche Weiterkommen möglichst rasch möglichst viele Flugstunden zu sammeln, darf aber die sichere Flugdurchführung nicht zu kurz kommen. So dauert die Flugplanung oft länger als der eigentliche Flug. Und ab und zu muss man auch die Entscheidung fällen, einen Flug umzuplanen oder ganz wieder abzusagen, weil man die Bedingungen als grenzwertig einstuft – selbst, wenn man die Flugstunden gut hätte gebrauchen können und sich der Passagier sehr über die Aussicht gefreut hätte. So werden in dieser «Hour Building»-Phase nicht nur das Logbuch und der fliegerische Erfahrungsschatz bereichert, sondern definitiv auch der Charakter geformt.

Ich geniesse jede Minute, die ich in der Luft verbringen kann. Unzählige einzigartige Momente prägen die Erinnerung an diese 100 Flugstunden. Zwar habe ich es, anders als viele meiner Kameraden, nie mit dem Kleinflugzeug ans Meer geschafft – obwohl Venedig oder die französische Riviera nur etwas über

zwei Flugstunden entfernt sind. Dafür habe ich es umso mehr geschätzt, die Schönheiten der Schweiz aus der Luft zu erkunden. Nicht selten habe ich die Flüge zeit- und routentechnisch so gelegt, dass der Sonnenstand für Fotos optimal war. Besonders magisch war es jeweils, im tiefroten Abendlicht über die schneebedeckten Gipfel der Schweizer Alpen zu fliegen. Gerne denke ich auch an einen Zweitages-Ausflug nach Lugano zurück: Die Freundin nach Ende ihrer Frühschicht abgeholt, im letzten Licht des Tages über die Alpen nach Lugano geflogen, flugs die Tecnam auf einem Grasparkplatz festgezurr und eine Stunde später schon die Pizza am See genossen. Nach einer Hotel-Übernachtung, etwas Sightseeing und einem Gelato an der Uferpromenade ging es am nächsten Mittag zurück – rechtzeitig, damit die Freundin zur Spätschicht wieder am Arbeitsplatz war. Lange Sommerabende luden auch dazu ein, nach einem Schul- oder Arbeitstag zu einem Kleinflugplatz irgendwo in der Schweiz zu fliegen, wo ein idyllisches Restaurant für ein leckeres Abendessen wartete. Auch in diesen Situationen muss man aber stets Herr der Situation und der Zeit bleiben: Mehr als einmal mussten wir leicht unregelmässig an besagten Restaurants stürmen, weil sich die Bedienung etwas mehr Zeit liess als eingeplant, und wir drohten, es nicht bis zum Ablauf der gesetzlichen Tageslicht-Limite zum Heimatflugplatz zurückzuschaffen.

Night-VFR

«Tageslicht-Limite» ist auch gleich das Stichwort für die nächste Zusatz-Ausbildung. Nur wenige Wochen nach meiner Prüfung neigt sich mit dem Sommer die traditionelle Flugsaison dem Ende entgegen. Mit dem Winter werden die Tage kürzer, doch das ist perfekt für den nächsten Programmpunkt der Ausbildung: Die Erweiterung für den Sichtflug bei Nacht (Night-VFR). Ohne diese dürfen Sichtflugpiloten nämlich nur tagsüber fliegen, der «Tag» reicht hierbei von 30 Minuten vor Sonnenaufgang bis 30 Minuten nach Sonnenuntergang. Um in der Nacht fliegen zu können, benötigt es Flugzeuge mit etwas besserer Beleuchtung und natürlich auch entsprechend befeuerte Flugplätze. Mein Heimatflugplatz Schupfart ist komplett unbeleuchtet, daher greifen mein Fluglehrer und ich für diesen Ausbildungsteil auf den Flughafen Basel-Mulhouse und die Tecnams der dortigen Flugschule zurück. Die erste Begegnung mit dem Fliegen in der Nacht ist eindrücklich: Nicht nur im Cockpit finde ich mich mangels guter Beleuchtung viel weniger leicht zurecht und eigentlich gut eingeschliffene Abläufe



Der Flughafen Samedan ist während meinem Hour-Building ein beliebtes Ausflugsziel. Gegenüber der bis zu 40 Tonnen schweren Global 5000 SP-ZAK bleibt meine 630 Kilogramm wiegende Tecnam HB-KMF ein Leichtgewicht. Zum Glück wird dies bei den Landetaxen berücksichtigt (Tis Meyer [oben], Matthias Gass [unten], 2016).

werden plötzlich holprig, auch in der Luft die Navigation um einiges anspruchsvoller. Bei Dunkelheit fehlen die meisten visuellen Referenzen: Flüsse, Wälder, Fabrikgelände, unbeleuchtete Strassen – alles verschwindet im pechschwarzen Nichts.

Meine ersten acht Nacht-Platzrunden absolviere ich am Flugplatz Colmar, den ich zuvor noch nicht kannte. Entsprechend fällt mir die Orientierung nicht immer leicht und der Stressfaktor erhöht sich beträchtlich. Doch schon in der nächsten Nachtflug-Session fühle ich mich wieder

Das Cockpit der Tecnam auf einem Nachtflug von Basel nach Bern. Die Instrumente sind allesamt gut beleuchtet, der Rest des Cockpits allerdings recht dunkel, was zu Beginn eine ungewohnte Atmosphäre schafft (Tis Meyer, 2017).





Die 1976 gebaute Piper PA-28-181 Archer II HB-PBH, hier auf einem Flug im Rheintal, unterscheidet sich im Cockpit drastisch von der fast 40 Jahre jüngeren Tecnam. Dafür erlaubt sie die Mitnahme von bis zu drei Passagieren, so wie hier auf meinem Abschlussflug nach Wangen-Lachen (Tis Meyer [oben], Yannick Schirmer [unten], 2017).

hundertprozentig wohl im Cockpit: Bei einem Streckenflug von Basel nach Bern und zurück bewundere ich die zahlreichen Licht-Oasen des Schweizer Mittellandes, während in der Ferne die schneebedeckten Berggipfel im Vollmondlicht glitzern. Ein äusserst erhabener Anblick! Da ich das Gebiet zudem schon besser kenne, kann ich das mentale Bild der Region viel besser an die dunklen Gegebenheiten anpassen und entsprechend gut navigieren. Nach einem weiteren Flug an den deutschen Flugplatz Lahr sowie einigen Platzrunden ohne Fluglehrer habe ich dann nach insgesamt gut fünf Flugstunden meine Nachtflug-Berechtigung in der Tasche. Trotzdem mache ich nur selten von ihr Gebrauch. Auch hier spielt, neben dem ohnehin nicht nachflugtauglichen Heimflugplatz, wieder die Risikominimierung eine Rolle: Beleuchtete Ziel-flughäfen sind schön und gut. Bei einem Motorausfall im Reiseflug helfen diese aber wenig. Und während sich bei Tageslicht relativ leicht ein adäquates Feld für eine Notlandung finden lässt, ist dies in der Dunkelheit ungleich schwieriger...

Umschulung Piper

Nach etwa der Hälfte meiner Erfahrungsstunden ist gemäss Ausbildungsprogramm die Zeit gekommen, mich auf die Piper-Flugzeuge meines Vereins umschulen zu lassen, um mich an die etwas grösseren und schwereren Flugzeuge sowie ihr analoges Cockpit-Layout zu gewöhnen. Zwar bin ich zuerst nicht allzu erfreut darüber – immerhin habe ich meine italienische Tecnam trotz all ihrer Macken inzwischen richtig lieb gewonnen, der Wechsel auf die viel älteren Piper PA28 mit ihren Uhren-Instrumenten scheint ein unwillkommener technologischer Rückschritt. Doch ich benötige bloss eine Flugstunde, um bekehrt zu werden: Der fliegende Ami-Schlitten ist nicht nur ein paar hundert Kilo schwerer und liegt daher viel stabiler in der Luft, er verfügt auch über einen seit Jahrzehnten erprobten Lycoming-Motor und besitzt im Cockpit viel weniger technischen Firlefanz. All dies führt dazu, dass ich in die Konstruktion und Zuverlässigkeit der Piper bald schon ein viel grösseres Vertrauen habe und mich an Bord viel



Der erste Fahrwerkshebel, den ich in meiner Karriere betätigen darf: Er gehört der Piper PA-28RT-201T Turbo Arrow IV. Die drei grünen Lampen bestätigen, dass das Fahrwerk ausgefahren und korrekt verriegelt ist (Tis Meyer, 2017).



Das Nachtflug-Training absolviere ich ab dem Flughafen Basel-Mulhouse auf den Tecnam P2008JC der dort ansässigen Flugschule. Hier habe ich nach einem Flug aus Lahr das Training erfolgreich abgeschlossen (Tis Meyer, Basel-Mulhouse, 2017).

wohler fühle. Nach wenigen Lerntagen habe ich dann auch das Handbuch durchgelesen, das neue Cockpit-Layout verinnerlicht sowie die vitalen Geschwindigkeiten für Start, Landung und das Setzen von Klappen memorisiert. So braucht es nur fünf Flüge und 3,5 Flugstunden, ehe ich vom begeisterten Tecnam-Flieger zum noch begeisterteren Piper-Piloten werde. Ein weiterer Vorzug der Piper: In der grössten und stärksten Variante, die mein Verein besitzt, bietet sie Platz für vier Personen – so kann ich nun endlich auch mehrere Passagiere auf einmal mitnehmen. Zumindest, sofern sie alle von höchstens durchschnittlicher Statur sind – sonst ist die Maschine nämlich entweder überladen und/oder kommt von der kurzen Graspiste meines Heimatflugplatzes nicht mehr in die Luft.

Während des Hour-Building lerne ich die Vogelperspektive schätzen und nutze meine Ausflüge auch gerne für ausgiebige Foto-Touren. Aus der Luft zeigen sich die Insellandschaften bei Stein am Rhein besonders zauberhaft und die idyllisch gelegene Altstadt von Rapperswil am Zürichsee lässt sich in ihrer Gänze bewundern (Tis Meyer, 2017).



CPL-Ausbildung

Etwas mehr als ein Jahr benötige ich, um neben der Theorie-Ausbildung die notwendigen 100 Flugstunden zu sammeln. Mit einem letzten Alpenflug mit drei guten Freunden und einem Essenshalt am idyllischen Flugplatz Wangen-Lachen beende ich diese Phase am 14. Oktober 2017 schliesslich. Die fliegerisch nächste Stufe nach der Privatpiloten-Lizenz (PPL) ist die Berufspiloten-Lizenz (Commercial Pilot Licence, CPL). Als Abschluss auf der einmotorigen Maschine folgt daher noch ein 15-stündiges CPL-Training mit Fluglehrer. Dieses ist zum einen dafür da, mögliche Schwächen zu korrigieren, die sich über die hundert allein geflogenen Stunden eingeschlichen haben könnten. Zum anderen soll man hier lernen, im Hinblick auf die am Ende der

kompletten Ausbildung angesetzte Prüfung als angehender «Commercial Pilot» auch etwas präziser, also innerhalb etwas engerer fliegerischer Limiten zu fliegen als zuvor als Privatpilot.

Da sich meine fliegerischen Standards allerdings in den 100 «unbeaufsichtigten» Stunden nicht wirklich verschlechtert haben, sind keine intensiven Korrekturen mehr notwendig. Stattdessen nutzen mein Fluglehrer und ich die Zeit, um neben wichtigen Navigationsübungen nochmals einige grössere und speziellere Flughäfen wie Stuttgart oder Innsbruck anzufliegen sowie die Flugtaktik bei anspruchsvollen Wetterbedingungen (tiefe Wolken, Wind) zu trainieren – eine sehr lehrreiche Erfahrung. Die letzten fünf Stunden des CPL-Teils sind zudem dafür reserviert, einer weiteren gesetzlichen Anforderung nachzukommen: Jeder Flugschüler dieser Stufe muss mindestens fünf Stunden lang ein sogenanntes «Complex Aircraft» steuern – ein zwar noch immer einmotoriges Flugzeug, das allerdings über ein Einziehfahrwerk und einen verstellbaren Propeller verfügt. Am 2. Dezember 2017 absolviere ich auf der Piper Turbo Arrow HB-PGF der Flugschule Basel die ersten anderthalb Stunden davon. Den Moment, als ich zum ersten Mal in meinem Leben aktiv einen Fahrwerkhebel betätige, nehme ich als sehr speziell wahr. Natürlich ist es nur ein weiterer Handgriff im Cockpit. Und dennoch bringt mich diese Handlung wieder einen Schritt näher an die Airliner, von denen ich seit Jahren träume. Auch die Feinheiten der Propeller-Verstellung werden mir beigebracht. Im Gegensatz zum Fahrwerkhebel vermag mich das allerdings nur wenig zu begeistern, immerhin würde ich es – wenn alles nach Plan läuft – später nie wieder benötigen.

Unwarteter Schicksalsschlag

Dass in der Fliegerei allerdings nicht immer alles nach Plan läuft, zeigt sich bald: Am 29. Januar 2018 hätte ich meinen zweiten und letzten Flug auf der HB-PGF haben und damit die Ausbildung auf den einmotorigen Flugzeugen abschliessen sollen. Eine Woche zuvor kollidierte diese Maschine jedoch auf einem Ausbildungsflug im süddeutschen Raum mit einem Helikopter, wobei neben dem Flugschüler auch einer meiner beiden Hauptfluglehrer der Privatpiloten-Ausbildung sein Leben verlor – ein erfahrener Airline-Kapitän und passionierter Freizeitflieger gleichermaßen, der stets nach sehr hohen Standards geflogen war und von dem ich tausende wertvolle Tipps habe übernehmen können. Einen solch gut bekannten Men-

schen in einer von mir auch schon geflogenen Maschine durch einen Flugunfall zu verlieren, ist ein veritabler Schock; es ist ausgesprochen tragisch und berührt mich sehr. Es zeigt mir zudem auf eindrückliche Weise einmal mehr, dass die Gefahr in der Fliegerei allen Sicherheitsmassnahmen zum Trotz ein steter Begleiter bleibt. Ein bekanntes Buch eines amerikanischen Piloten trägt den Titel «Fate is the Hunter» – das Schicksal ist der Jäger. In der Fliegerei dreht sich vieles darum, Risiken zu «mitigieren», wie man sagt – eine Wortkonstruktion aus dem Englischen «mitigate», das «entschärfen» oder «mildern» bedeutet. Als Pilot wird man ständig darauf getrimmt, sich gedanklich vor dem Flugzeug zu befinden, mögliche Gefahrenquellen in den Bereichen Umwelt, Technik und auch Mensch frühzeitig zu identifizieren, und dann Massnahmen zu treffen, um sie zu entschärfen. Sich zum stetigen Vorausdenken zu zwingen mag oft unbequem und fordernd sein. Doch es ist der einzige Schlüssel, um dem unablässig jagenden Schicksal zu entkommen – in den allermeisten Fällen zumindest. So habe ich trotz dieses tragischen Unfalls nie meine Leidenschaft für die Fliegerei oder meine Karrierepläne in diesem Metier in Frage gestellt. Aber er hat mich nochmals eindringlich gelehrt, noch umsichtiger und wachsamer zu werden. Und mich so hoffentlich zu einem besseren Piloten gemacht.

Neben dem menschlichen Schicksal leidet meine Flugschule in der Folge nicht nur unter dem personellen Verlust einer Schlüsselfigur, sondern auch unter dem Verlust ihres einzigen «Complex Aircraft». Der bürokratische Aufwand, um meine verbliebenen notwendigen 3,5 Stunden auf einem solchen Flugzeug bei einer externen Flugschule absolvieren zu können, ist gross – doch dank der Hingabe und dem grossen Einsatz aller Beteiligten in dieser schwierigen Situation finden wir nach einigen Monaten schliesslich eine Lösung. So kann ich am 8. Mai 2018 meine Ausbildungsphase auf den einmotorigen Flugzeugen mit einem lachenden und einem weinenden Auge abschliessen. Als nächster fliegerischer Schritt winkt die Diamond DA-42, mit der ich das zweimotorige Fliegen sowie das Fliegen nach Instrumentenflugregeln erlerne – genau so, wie auch die Airliner ihre Flüge absolvieren. Doch dafür muss erst noch ein riesengrosser Berg an Theorie verarbeitet werden. Im nächsten Teil der Serie seid ihr daher alle eingeladen, mit mir zusammen wieder die Schulbank zu drücken.



Auf einem Streckenflug nach Salzburg darf ein Blick hinunter auf das im Herbstwald eingebettete Schloss Neuschwanstein nicht fehlen (Tis Meyer, 2017).

Auf meinem allerletzten CPL-Ausbildungsflug von Schupfart nach Friedrichshafen und weiter nach Augsburg bewilligen die Züricher Fluglotsen netterweise ein sogenanntes «Midfield Crossing» direkt über den Platz. Der Fluglehrer übernimmt kurzzeitig das Steuer, damit ich meiner Foto-Leidenschaft nachgehen kann (Tis Meyer, 2018).

