

Vom Flugschüler zum Piloten

von Dorian Liebsch

Am 31. 07. 2010 sollte es ernst werden: ich habe einen Termin zur praktischen Prüfung für den Segelflugschein bekommen.



letzte Vorbereitungen - beim Einsteigen und Startcheck

Im Voraus habe ich bereits telefonisch Kontakt mit dem Prüfer aufgenommen. Ich habe ihm mitgeteilt, dass ich einen F- Schlepp bevorzugen würde und dafür die Schleppmaschine organisieren werde.

Tags darauf telefoniere ich mit der Flugschule Michael Bergmann. Leider ist die Remo zur Reparatur in der Werft. Ich lasse mich aber nicht vom Schleppgedanken abbringen und reserviere die Piper D-ENCC. Eine etwas müde Schleppmaschine für den Doppelsitzer Acro. So ist das eben mit einem Reisepropeller.

Bereits im Vorjahr hat Marco die Prüfung per F- Schlepp erfolgreich absolviert. Ich selber habe zudem die Erfahrung gemacht, dass im F- Schlepp alles etwas entspannter ist, als es im Windenstart zugeht. Ein weiterer Vorteil ist auch, dass meistens ein F-Schlepp ausreicht, während der Prüfer beim Windenstart normalerweise drei Starts sehen will.

Voraussetzung ist natürlich immer ein guter Schlepppilot mit entsprechend geeigneter Schleppmaschine.

Morgens am Platz angekommen machen wir den Acro, unseren Doppelsitzer startklar. Der Prüfungstermin war auf 13:00 Uhr angesetzt. Ungeplant macht ein Motorflugschüler noch vor mir seinen Prüfungsflug, deshalb verzögert sich meine Prüfung um eine gute Stunde. Direkt proportional zur Verspätung, steigt bei mir natürlich die Aufregung.

Ich gehe noch ein letztes Mal die Übungen durch, die der Prüfer von mir sehen will und bereite alle nötigen Dokumente und Papiere vor. Die Zeit lässt natürlich Raum um Zweifel aufkommen zu lassen: es hat einige Tage geregnet, die Bahn ist nass und weich, Seitenwind, Piper als Schleppmaschine, geht das gut?

Einige alte Hasen raten mir, besser Windenstarts zu machen.

Nach sorgfältigem Abwägen wird mir aber klar, dass das Risiko bei voraussichtlich drei Windenstarts und folgenden Landungen etwas zu vermasseln, deutlich größer ist, als bei einem Schleppstart mit abschließender Landung.

Endlich kommt der Prüfer und die Piper steht bereit.

Ich begrüße den sympathischen Prüfer. Vor dem Start will er sehen, ob mein Medical unterschrieben ist – natürlich, vorbildlich unterschrieben.

Wir steigen in den Flieger ein, ich mache wie vor jedem Start den Check. Schon wird das Schleppseil eingeklinkt. Der Prüfer weist mich darauf hin, dass ein Start auf 500m Höhe über den Flugplatz genüge, das teile ich dem Schlepppiloten mit, anschließend gebe ich dem Flügelmann das OK, es kann losgehen.



Einklinken, gleich geht's los

Flächen immer schön waagrecht halten...

Der Schleppzug beschleunigt nur langsam. Das liegt wohl daran, dass ich die Beschleunigung in der Ka6 hinter der Remo mit 180 Pferdestärken gewohnt bin.

Nachdem ich das Bugrad entlaste heben wir etwa bei der Halbbahnmarkierung ab. Mit 85-90 Stundenkilometern steigen wir nur sehr langsam. Die anderen Piloten erzählen mir am Abend beim Grillen, dass die Höhenreserve über der Baumreihe am Enden der Piste 35 nicht gerade berauschend war.

Das hat mich aber während des Fluges nicht irritiert, wir sind in der Luft und ich versuche der Schleppmaschine einfach sauber hinterher zu fliegen. Die Anzeigenadel des Varios tanzt während des gesamten Schleppts zwischen einem und zwei Sekundenmetern – Steigen!

Wir überfliegen den Platz in etwa 400m Höhe. Ich kann Gedanken die Gedanken des Prüfers lesen: „Komm klink aus, das dauert ja ewig mit der lahmen Schleppmaschine“. Genau das habe ich mir auch gedacht, als der Prüfer kurz vorher noch fragt, was beim Ausklinken zu beachten sei.

Luftraum frei, Schleppmaschine und Seil, alles in Ordnung. Beim Abdrehen bleiben wir gleich im Kreis und machen anschließend einen Kreiswechsel.

Als nächstes mache ich Rollübungen. Hierbei fliege ich ruhig mit 100-110 Stundenkilometern, so klappt das hervorragend, ohne kreuz und quer herumzueiern.

Dann meint der Prüfer: „Lass mich mal fliegen“. Eigentlich wusste ich genau was jetzt auf mich zukommt. Marco hatte mir von seinem Flug mit demselben Prüfer erzählt. Im Klartext bedeutet die Aussage des Prüfers: es hat alles gepasst er will jetzt nur noch eine Landung sehen, also verbrät er die restliche Höhe in dem er den Flieger auf knappe 200 Stundenkilometer anheizt und zum Platz zurück fliegt. In 250m Höhe über dem Flugplatz bekomme ich den Acro zurück.

Auf Anfluggeschwindigkeit trimmen, Funkspruch zur Landung auf die Piste 35 beim Überfliegen der Position, Landecheck.

Beim Eindrehen in den Endanflug erwarte ich eigentlich, dass der Prüfer einen Slip verlangt, dieser bleibt aber aus. Also Landung: weich abfangen und aufsetzen, passt. Jetzt noch links zur Seite rollen, um die Bahn für nachkommende Segelflieger frei zu machen. Alles völlig unspektakulär.



Im Landeanflug...

... Bremsklappen raus

Beim Aussteigen meint der Prüfer: „, Hat mir gut gefallen der Flug, Ende der Woche hast du den Schein im Briefkasten“. Hört sich ziemlich gut an. Alle Aufregung ist verschwunden und ich freue mich nun riesig, die praktische Prüfung bestanden zu haben. Jetzt erwarten mich hoffentlich viele tolle und spannende Flüge als Scheininhaber.

Mein besonderer Dank gilt meinen Fluglehrern Bernd, Anton, Ludwig und Alexander. Bedanken möchte ich mich auch bei allen Vereinskameraden, die mich auf dem Weg zum Segelflugschein unterstützt haben.

Dorian Liebsch
Lindenberg, den 07.09.2010



Nach bestandener Prüfung