

Tagebuch des „Wikingers“ oder Meine Ausbildung zum Privatpiloten PPL A (JAR- FCL) im Aeroclub Elbe-Weser Karlshöfen e.V. (AEW).

Seit einiger Zeit hatte ich mich mit dem Gedanken getragen, auch ´mal ein Flugzeug fliegen zu wollen. Ist doch etwas anderes als das Motorrad oder das Auto zu bewegen. Hinzu kommt, dass ich einen Gutschein für einen Simulatorflug geschenkt bekommen hatte. Diesen wollte ich nur mit dem entsprechendem Hintergrundwissen einlösen. Also trieb ich mich auf verschiedenen Flugplätzen in der näheren Umgebung herum. In Karlshöfen war 2004 ein Flugtag, dort wollte ich mich schlau fragen. Meinen Aufenthalt dort musste ich aus terminlichen Gründen aber sehr kurz halten. So konnte ich meine Neugierde auch nur teilweise stillen. Doch wozu gibt es das Internet. Hier habe ich auf der Homepage des EDWK vieles nachlesen können. Also, den „Erste Hilfe Schein“ aufgefrischt, ab zum Arzt (das Medical abgehakt), bei den Behörden meine „Unbedenklichkeit“ attestieren lassen.

So vorbereitet fand ich mich am 21.08.2005 wieder auf dem Flugplatz Karlshöfen (EDWK) ein, um mich endgültig zu entscheiden, ob ich einen Pilotenschein (was für ein Wort) machen sollte oder nicht, denn eine entscheidende Frage war noch nicht beantwortet!!!

Macht mir das Fliegen überhaupt Spaß?

Die Stimmung auf dem Flugplatzfest (Flugtag) war wie schon im Jahr davor, sehr locker und familiär. Jede und jeder war ansprechbar und hilfsbereit. Ich war 4 Minuten auf dem Platz, da hatte mich Sven auch schon mit zu einem Flieger gezerrt und los ging es. Kaum waren wir in der Luft, sagte er „nun flieg mal schön“. Uuuups, was soll das, ich wollte doch nur mal gucken oder..... aber..... Es ist Sven in sehr kurzer Zeit gelungen, alle meine Bedenken zu zerstreuen.

Wer ist Sven? Sven ist Fluglehrer und auch unser Ausbilder im Fach Flugfunk. Was hier so exakt klingt, ist in der Realität etwas lockerer zu sehen. Jeder Lehrer und jedes Vereinsmitglied ist für uns Schüler ansprechbar und bemüht, auch über den jeweiligen Fachbereich hinaus, alle unsere Fragen zu beantworten.

An dieser Stelle ein DANKE an Euch alle!

Zurück zum Flugtag. Nach der Landung hat Sven mir noch jede Menge Fragen beantwortet. Die Ausbildungsbedingungen waren akzeptabel, der Platz liegt in einer wunderschönen, ruhigen Umgebung und mein Adrenalinspiegel sank ein wenig. Kurz darauf lief ich Gerrit über den Weg. Ja, was soll ich sagen, ich habe aus dem Stand meine Beitrittserklärung unterschrieben und konnte mich ab sofort als Schüler mit allen Rechten und Pflichten betrachten. Es ist wohl ein Novum in der Vereinsgeschichte, dass einer auf einem Flugtag mit allen Papieren anrückt und Fliegen lernen wollte.

Gerrit als Ausbildungsleiter hat mich dann umgehend mit den Vereinskollegen bekannt gemacht und mir den Ausbildungsablauf eingehend beschrieben.

Nun geht es aber richtig los:

Am 04.09.2005 war die erste Unterrichtseinheit in Sachen Luftrecht zu absolvieren. Ich war aus terminlichen Gründen nicht dabei und durfte diese Session zuhause aufarbeiten.

Wir, das sind 8 Schüler, nehmen die ganze Sache von Anfang an sehr ernst. Dies ist auch ganz gut so, denn im Luftrecht kommen leider sehr viele Dinge zur Sprache, die in anderen Fächern im Detail aufgearbeitet werden. Sei es Meteorologie, Navigation, Technik..... So ist denn aller Anfang doch ziemlich hart. Doch Rüdiger als Lehrer lässt von Anfang an keine Zweifel zu, dass wir den Stoff bewältigen werden.

Gleichzeitig ging es mit der praktischen Ausbildung los. Jeder Schüler bekommt zwei Fluglehrer, mit denen er seine Termine abstimmt. Mir wurden Rüdiger und Gerrit als Lehrer zugeteilt. Während der ersten Stunden im Flugzeug sollte man sehen, ob die „Chemie“ zwischen Schüler und Lehrer stimmt. Meiner Meinung nach ist es sehr wichtig, dass sie stimmt.

Wenn Rüdiger sagt „zieeeeh“, dann ist ziehen angesagt und keine Diskussion. Dieses „zieeeeh“ wird mich eine ganze Weile begleiten. Es kommt immer dann, wenn ich bei der Landung den Abfangbogen wieder einmal nicht hinbekommen habe.

Am 11.09.2005 saß ich dann das erste Mal in „meinem“ Flugzeug, einer Cessna 172. Weitere Informationen zur Maschine, dem Unterricht, Preisen usw. könnt ihr auf der Homepage des EDWK nachlesen.

Nach einer gründlichen Stunde Einweisung in das Flugzeug (dies ist das Bugrad, das muss so und so aussehen, dies sind die Landeklappen, die werden so und so kontrolliert, dies ist eine Checkliste, diese wird so und so abgearbeitet, usw.) ging es mit ersten Rollübungen auf der Bahn los. Es ist doch schon ein kleiner Unterschied zum Autofahren, das Flugzeug wird am Boden mit den Füßen gelenkt, nicht mit dem Steuerknüppel.

Nachdem ich den Flieger so leidlich unter Kontrolle hatte, stand ich am Startpunkt der Piste 12 und schob den Gashebel auf „laut“! Ab ging es, Fahrt aufnehmen und zieeeh. Ich war in der Luft, ein unbeschreibliches Gefühl.

Lakonische Bemerkung von Rüdiger: „Am Ende der Bahn ziehen sie alle“, so ist er halt, immer einen aufmunternden Spruch auf Lager.

Nun kamen Anweisungen die ich alle nicht verstand, ich wollte nur fliegen, doch in der Platzrunde sollte auch ich mich an die Regeln halten: Höhe halten (o.k.), Kurs halten (was?? Kurs?), Kurven fliegen (das auch noch), und dann meine erste Landung. Ich sah den Boden auf mich zukommen und..... keine Ahnung. Ich bin sicher, die erste Landung habe nicht ich sondern Rüdiger gemacht. Touch and go, nächste Runde! Mit der Zeit wusste ich wenigstens in etwa wo ich war. Bei der zweiten Landung habe ich hoffentlich ein wenig mehr getan, so genau weiß ich das nicht. Nach der dritten Landung war dann Schluss und ich fix und fertig.

Am 18.09.2005 fragte Rüdiger mich, ob ich nach Hannover (EDDV) fliegen wolle.

Nein, natürlich nicht, da sind doch Jumbos und..... egal, ab ging es. Es war ein tolles Gefühl nach der Startprozedur einfach eine halbe Stunde geradeaus zu fliegen. Das Wetter konnte nicht besser sein und ich war leidlich entspannt. Um den Funk brauchte ich mich nicht zu kümmern, nur Kurs und Höhe halten. Und dann kam er, der „Riesigen Flughafen“. Mann, ist das eine Bahn, die kann man nicht verfehlen. Also nach Anweisung runter zur Landung. Und dann kam es wieder.... zieeh, geschafft, nur wo bitte geht es zum GAT, gibt es kein „Follow me“? Aber Rüdiger war ja dabei.

Der Rückweg lief in etwa gleich ab, nur das ich mich mehr auf Landmarken die wir überflogen, konzentrieren sollte. Nur noch Zuhause landen und.... Wo ist der Platz?? Ach so, da! Aber warum ist die Bahn so klein? Nun denn, Platzrunde und runter und.... RICHTIG ! zieeh!

16.10.2005

Platzrunden waren angesagt, doch Rüdiger kennt keine Gnade. Wir müssen zum Tanken nach Rotenburg. Wieder etwas neues. Diese Situation wird mich während meiner Ausbildung begleiten. Den Grund habe ich im Unterricht über das menschliche Leistungsvermögen erklärt bekommen. Also Rotenburg, wieder eine andere Piste, wieder ein anderer Anflug und..... zieeh. Ach Rüdiger, so langsam wird das doch besser! Denkste! Nach dem Tanken zurück nach Hause und Platzrunden schrappen. Die gleiche Prozedur am 23.10.2005. Ich habe das Gefühl, meine Landungen werden besser.

Im theoretischen Unterricht ging es mit allgemeiner Navigation und Flugfunk weiter. Der Unterricht findet an zwei Tagen in der Woche statt, wenn es sein muss auch öfter. Jeder Lehrer ist bemüht, uns auch die letzten Fragen zu beantworten. Dies ist beim Flugfunk auch dringend nötig. Wir haben geübt bis zum geht nicht mehr. Sven hat Sonderschichten eingelegt, um uns auf die BZF II- Prüfung vorzubereiten.

Am 14.12.2005 war es soweit. Ab nach Bremen, die Nervosität stieg. Dann der theoretische Teil der Prüfung. Ich hatte ein gutes Gefühl. Nun der praktische Teil, ich bin in der vorletzten Gruppe des Tages. Also ging ich mit zwei anderen Schülern etwas essen. Besser gesagt, ich wollte etwas essen, doch nach zwei Bissen hatte ich keinen Hunger mehr. Ich war nervös wie ein Sack Katzen. Fünf Stunden nach dem theoretischen Teil kam dann die Praxis. Das „Zurücklesen“ klappte gut und die Fragen nach meinem Steuerkurs usw. konnte ich auch beantworten.

ALLE BESTANDEN !

Alle Schüler haben die Prüfung auf Anhieb bestanden. Der erste Teil der Ausbildung war geschafft.

Zwischendurch immer wieder Fliegen, Platzrunden, Überlandflüge. Ich will hier nicht mit den Details der einzelnen Sessions langweilen, darum beschreibe ich nicht jede Platzrunde.

Am 26.12.2005 hatten wir das Glück, die Flugsicherung und den Tower in Bremen kennen zulernen. So, das waren sie also, die Damen und Herren auf der anderen Seite des Funks. Alle sehr nett und auskunftsfreudig. Es war schon beeindruckend, sich diesen „High- Tech Tempel“ ansehen zu können. Nebenbei verlor man auch et-

was die Angst vor den „bösen Fluglotsen“. So böse sind sie nicht, im Gegenteil, die Damen und Herren machen ihren Job und helfen uns mit ihrem Wissen unter Umständen auch mal, die Orientierung wieder zu finden.

Anfang Januar wurde es mit dem Fliegen ernst. Neben den normalen Platzrunden wurden nun auch Landungen ohne Klappen geübt. Weiterhin standen Stall- Übungen und Steilkurven auf dem Programm. Die Steilkurven mochte ich von Anfang an, das ist so ein bisschen wie Motorrad fahren. Bei den Stall- Übungen brauchte ich doch sehr viel aufmunternde Worte von Rüdiger. Ach so, was sind das eigentlich, Stall- Übungen? Im Prinzip ganz einfach! Man fliegt in sicherer Höhe, z.B. 4000 Fuß hoch und nimmt das Gas raus. Gleichzeitig soll man die Höhe halten. Wie?? Ja, richtig, ziiieh, mehr ziehen, noch mehr, noch MEHR. Oh Mann, das Flugzeug fällt gleich vom Himmel! Nein, macht es nicht, irgendwann schob Rüdiger gnädigerweise das Gas rein. Nach der fünften Übung reichte es dann auch, runter ging es zur Abschlusslandung. Für diesen Tag hatte ich genug!

Im theoretischen Unterricht ging es von Meteorologie über Technik, Funknavigation, menschliches Leistungsvermögen bis zum Verhalten in besonderen Fällen. Dies ist ein Haufen Stoff. Mein Tip: Bleibt von Anfang an dabei, arbeitet die Themen zuhause nach. Auch wenn die erfahrenen Piloten alle sagen, das ist nicht so schlimm, IST ES DOCH!

Mitte Januar

Das Fliegen macht sehr viel Spaß, doch ich habe das Gefühl, meine Landungen werden immer schlechter. Das ist wohl zum Teil auch so. Entweder bin ich zu hoch, zu tief, zu schnell, fange zu hoch ab, mache eine Dreipunkt- Landung oder sonst etwas. Dazu kommt, das die Landschaft unter mir von einer schönen weißen Schneeschicht bedeckt ist. Mir fehlten die bis dahin vertrauten Landmarken, also mehr auf die Instrumente achten und noch mehr konzentrieren. Ich überlege, ob ich aufgeben soll. Ich bin mittlerweile bei ca. 100 Landungen. Rüdiger meint, wir sollten Samstag und Sonntag üben. Und es wird nicht besser.....

Am nächsten Samstag wieder einmal Platzrunden. Die Landungen sind in Ordnung und bleiben auch so. Sonntag das gleiche. Merkwürdige Welt, aber stolz bin ich doch schon etwas.

Auch bei der nächsten Session ist die Welt in Ordnung. Doch was ist das? Rüdiger legt sein Headset beiseite! Ich drücke ihm freundlich meinen Ellenbogen in die Rippen und frage ihn, was das soll. Hmmm, keine Antwort, mein Lehrer guckt stur zur Seite, ist da etwas besonderes?? Ich habe auch keine Zeit, mich weiter damit zu befassen, denn ich soll ja Platzrunden fliegen und diese auch möglichst in der vorgeschriebenen Höhe und auf dem vorgeschriebenen Kurs. Also weitermachen..... Wenn es sein muss, auch ohne den zickigen Lehrer. Endanflug Piste 30, der Mann guckt immer noch aus dem Fenster. Also ohne dich mein Freund, ich schaff das auch so..... Gleitwinkel passt, Speed passt, Höhe passt, die Piste kommt auf mich zu, etwas das Näschen hoch, sieht gut aus, halt sie fest brummt es in meinem Kopf, ich ziehe noch ein wenig und GESCHAFFT, die Landung war in Ordnung und das Flugzeug heile. Nun anhalten und den Lehrer vermöbeln, doch Rüdiger dreht sich breit grinsend zu mir, Klappen rein, Vergaservorwärmung rein..... Vollgas und die nächste Runde in Angriff genommen. Was soll ich sagen, das Headset hat er an diesem Tag nicht mehr aufgesetzt und ich habe ihn auch nicht vermöbelt. Nun noch den

Flieger abstellen und ein wenig ruhiger zum Vereinsheim gegangen. Dort haben wir diese Situation, wie so viele andere davor, in einem Gespräch aufbereitet. So stelle ich mir meinen Soloflug vor.

05.02.2006

Ein sonniger, fast windstillere Tag. Fliegen ist angesagt. Doch Rüdiger sagt, er fühlt sich nicht wohl, ich solle mit Gerrit fliegen. Na, na, was wird das denn, soll ich heute mein Solo machen? NEIN, ich bin nicht nervös. Also, die „Whisky Echo“ gecheckt, alles in bester Ordnung. Nun aber los! Doch wer kommt denn da? Rüdiger! Na, geht doch, meine Nervosität verfliegt. Alles beim Alten. Die letzten Überprüfungen und ab geht es zum Rollhalt der Piste 12. Noch einmal gefunkt, alles klar, Hebel auf laut und Platzrunden gedreht. Nach der dritten Landung kommt von Rüdiger die Anweisung, ich soll zur Tankstelle rollen. Was soll das denn schon wieder? Rüdiger meinte, ich soll man doch mit Gerrit fliegen. Na denn, Lehrer getauscht, Checkliste abgearbeitet und weiter geht es mit Platzrunden. Diesmal von der Piste 30. Warum haben die Beiden denn heute nichts gesagt? Ihr wisst schon, ziiieh, Nase runter usw. Nach der vierten Runde soll ich wieder zur Tankstelle rollen, nun steigt mein Adrenalinspiegel. Es kommt, wie es kommen muss, Gerrit steigt aus und wünscht mir viel Spaß beim fliegen. Und nun??

Na, dann mach´ ich halt wie immer. Checkliste, Funken, zum Rollhalt der Piste 30 rollen, Flugzeug gerade zur Piste und..... nichts, tief durchatmen. Hebel auf laut.

ICH FLIEGE DAS ERSTE MAL ALLEIN !

Das Flugzeug steigt ohne den Ballast (Lehrer) wie der Teufel. Die erste Platzrunde arbeite ich wie ein Roboter ab. Nichts mit Hochgefühl oder sonst etwas. Über Funk kommt die Anweisung kein Touch and go, sondern die Landung so richtig mit anhalten und so. Der Endanflug sieht für mich gut aus, Höhe stimmt, Speed stimmt, Gleitwinkel stimmt und ziehen. Gelandet (Landung Nummer 121), über Funk der Kommentar „das war gut so, noch einmal“. Also auf ein neues. In der zweiten Runde hab ich es dann begriffen, der Lehrer ist raus, keiner hilft dir bei der Landung. Doch auch diese Landung war bei den ausgezeichneten Wetterbedingungen in Ordnung. Das Ganze durfte ich noch ein drittes Mal wiederholen. Dann ging es ab zur Tankstelle, die Cessna abgestellt und....? Ja, richtig, stütz dich mal mit beiden Händen am Flugzeug ab. Einer verrückten Tradition folgend, haben mir alle Anwesenden den Allerwertesten versohlt. Es müssen Hunderte gewesen sein ☺ Danach folgte ein kleiner Umtrunk begleitet von jeder Menge Glückwünschen und Ratschlägen. So richtig habe ich mein Solo dann aber erst am nächsten Tag realisiert, es ist schon ein einmaliges, mit nichts zu vergleichendes Gefühl!!!

Damit man als Schüler auf dem Boden der Tatsachen bleibt, haben unsere Lehrer nun das Tempo im theoretischen Unterricht angezogen. Der Prüfungstermin soll Anfang März sein. Wir Schüler meinen, dass die Zeit nur so an uns vorbeifliegt. Also üben wir auch außerhalb der Reihe im vertrauten Unterrichtsraum zu allen möglichen und unmöglichen Zeiten. Es macht Spaß, wenn nur der Termin nicht so schnell näher kommen würde.

Nun ist er da, der 11.03.2006! Theoretische Prüfung. Wir dürfen die Prüfung bei uns im Vereinsheim absolvieren. Man sollte annehmen, das uns das etwas beruhigt hat, dem war aber nicht so. Die aufmunternden Worte unserer Ausbilder noch im Ohr (Wir

erwarten, dass ihr alle besteht), gehen wir ans Werk. Zu jedem Fachgebiet gab es einen Fragenkatalog den man abarbeiten musste.

Bevor Vermutungen aufkommen. NEIN, der Nachbar hatte einen anderen Katalog, dazu auch noch zu einem anderen Aufgabengebiet, Mogeln ging nicht. Dafür hatte unser Prüfer, Herr Klasen, gesorgt.

Also, den ersten Katalog aufgeschlagen und.... Ja, das kommt einem bekannt vor, die Frage kann ich beantworten, Kreuz gemacht und weiter. Wir arbeiteten wie im Wahn, mit der Zeit merkten wir, das unsere Ausbilder nicht nur gut fliegen können, sondern auch die Theorie sehr gut vermittelt hatten.

Nach ca. 3 Stunden hatten wir alle Fragen beantwortet. Nun begannen die längsten 5 Minuten des Tages. Herr Klasen hat mindestens genauso hart gearbeitet wie wir und nach kurzer Zeit konnte er das Ergebnis bekannt geben:

ALLE BESTANDEN !

Wir waren erleichtert, das monatelange Lernen hatte sich ausgezahlt. Auch unsere Ausbilder, Vereinskollegen sowie Herr Klasen als Prüfer waren zufrieden mit uns.

Bis jetzt lief alles sehr gut. Wir hätten uns jetzt einfach auf die praktische Prüfung vorbereiten können. Doch so einfach machten wir uns das nicht.

Nach der Prüfung fragte uns Sven, ob wir nicht das BZF 1 (englisches Sprechfunkzeugnis) machen wollten. Selbstverständlich wollten wir. Es könnte ja noch so weit kommen, dass wir Zeit finden, Freunde zu besuchen oder den Rasen zu mähen oder uns um unsere Familien zu kümmern. Nein, zusätzlich zweimal die Woche Unterricht muss schon sein, sonst fehlt einem etwas. Ach so, fliegen ist ja auch noch angesagt. So haben wir uns dann wieder zusammengefunden und weitergebüffelt. Zwischendurch fragt man sich, warum macht man das alles, doch wenn die anderen genauso verschlafen aussehen wie man selbst, reißt man sich zusammen und macht gemeinsam weiter.

Es stimmt, wir Schüler bilden im Verein so etwas wie eine Enklave, wir gehören zwar dazu, sind den anderen Vereinskollegen aber nicht so ganz geheuer. Ja, früher war alles ganz anders, da wollten sie nur Fliegen, die Theorie hat man da so nebenbei gemacht. Mmmh, wir nicht, wir lernten weiter und so bekam unsere Gruppe auch des öfteren zu hören, dass wir alles „Heizdüsen“ seien.

Fliegerisch ging es mit Platzrunden, mal Solo, mal mit Lehrer, weiter. Damit das alles nicht so langweilig wird, durfte ich auf einem anderen Flugzeugtyp schulen. Hierbei handelt es sich um eine Piper P28A. Der Unterschied zur Cessna 172 besteht hauptsächlich darin, dass die Tragflächen unterhalb der Kabine angebracht sind. Dadurch verhält sich dieser Flugzeugtyp auch ganz anders. Ich brauchte schon ein wenig Zeit, um mich daran zu gewöhnen. Auch mit diesem Typ wurden Landungen geübt bis zum geht nicht mehr. Das vertraute zieeee bekam ich nun auch wieder zu hören. Ich habe mich aber doch ziemlich schnell eingewöhnt, so dass Rüdiger mich auf meinen Dreiecksflug vorbereiten konnte.

Ach ja, unter einem Dreiecksflug versteht man den Alleinflug eines Flugschülers über eine größere Distanz mit mehreren Zwischenlandungen auf anderen Flugplätzen.

Am 03.05.2006 war es dann mal wieder soweit. Wir durften nach Bremen zur Bundesnetzagentur und unsere englische Funksprechprüfung ablegen. Es kam so, wie es kommen musste, ich war genauso aufgeregt wie beim ersten Mal.

Zuerst mussten wir einen englischen Text sinngemäß übersetzen. Wenn es sich um eine normale Bierbestellung gehandelt hätte, wäre das ja in Ordnung gegangen. Der Text bezog sich aber auf luftrechtliche Vorgaben und Erläuterungen, und die sind im deutschen schon schwer genug zu verstehen. Doch Heinz, unser Englischausbilder im Verein, hatte sich mit uns immense Mühe gegeben und das zahlte sich nun aus. Die Prüferin war zufrieden (hoffe ich doch).

Im Gegensatz zum BZF 2 wurden wir dieses Mal von einer Controllerin geprüft. Die Dame war sehr nett, sprach aber sehr, sehr schnell. Wir mussten uns zu 120% konzentrieren um ihre Anweisungen auch richtig wiedergeben und befolgen zu können. Lange Rede, kurzer Sinn, nach 20 Minuten mündlicher Prüfung bat sie uns alle, den Raum zu verlassen. Weitere 5 Minuten später teilte sie uns das Ergebnis mit: „Meine Herren, sie sind alle durchgefallen“. Wir sanken in unseren Stühlen zusammen. Doch mit einem Lächeln korrigierte sie sich und händigte uns die ersehnte Prüfungsbescheinigung aus.

ALLE BESTANDEN !

Immer noch ein wenig geschockt bedankten wir uns bei den Prüfern und verließen den Raum. Draußen kam es dann, das große Grinsen. Hat ja doch geklappt. Heinz hatte uns zur Prüfung begleitet und konnte den Erfolg seiner Bemühungen direkt erleben. Sven wurde natürlich sofort von uns per SMS und Telefonat verständigt.

Eine Woche darauf war es dann soweit. Am 11.05.2006 war das Wetter in Ordnung, Rüdiger hatte Zeit (nachdem ich ihn darauf aufmerksam gemacht hatte), die Flugvorbereitung war soweit in Ordnung und der Flieger stand vollgetankt und gecheckt vor der Tür.

Ab ging es. Piste 12, den Hebel auf laut und ab in den blauen Himmel. Zuerst Richtung Brake, dann über Oldenburg und Alhorn nach Damme. Dort erbat ich mir von dem Flugleiter ein QDM und nach der Landung einen Stempel in mein Flugbuch. Beides habe ich von diesem sehr netten Herren auch erhalten und mit den besten Wünschen wurde ich auf die weitere Etappe Richtung Emden geschickt. Natürlich habe ich Rüdiger vor dem Start angerufen und beruhigt. Die Maschine ist noch ganz und mir geht es auch gut (abgesehen von den Schweißperlen auf meiner Stirn, das muss am Wetter gelegen haben). Auf ging es nach Emden. Die Vorbereitung mit Rüdiger schien sich nun auszuzahlen. Mit der Navigation klappte das ziemlich gut, ich war nie „lost“, so dass ich relativ entspannt meinen Kurs verfolgen konnte. Ich hatte etwas Mühe, die Höhe zu halten, da ich doch ein wenig mehr Wind und Thermik als gewohnt hatte. Bevor ich los flog, hatte Rüdiger mir einen Barographen in das Flugzeug geschnallt. Anhand der Aufzeichnung von diesem Gerät wollte er sehen, ob ich die Strecke dann auch vernünftig abgeflogen bin oder nur so in der Luft rumgestochert habe.

In Emden war die Landung ein wenig heikel, da der Wind cross zur Bahn stand, doch auch dieses Mal klappte alles vorzüglich. Nachdem ich die Landegebühr bezahlt und mir meinen Stempel abgeholt hatte, ging es um 19.00 Uhr zurück nach Hause. Dieser Teil des Fluges war für mich der schönste. Der Wind und die Thermik ließen nach und das Flugzeug lag wunderbar ruhig in der Luft. Richtig happy meldete ich mich

zu Hause (EDWK) im Gegenanflug und legte dann eine halbwegs saubere Landung hin. Die anwesenden Vereinskollegen kamen mir lächelnd entgegen. Sogar Rüdiger hatte ein Grinsen im Gesicht. Ist schon toll, nun weiß ich es

FLIEGEN MACHT SPASS

Knapp war ich aus dem Flugzeug raus, wurde das Blatt aus dem Barographen genommen und von den Anwesenden eingehend geprüft. Es gibt nichts, was man nicht verbessern könnte. Doch Rüdiger war zufrieden mit mir und wollte das Blatt sofort einziehen. So nicht, erst mach´ ich mir noch eine Kopie davon.

Das Dreieck hatte ich absolviert, nun kann es ja zur praktischen Prüfung gehen ... Weit gefehlt. Rüdiger legt nun besonderen Wert auf airwork. Das heißt, Steilkurven in allen legalen Winkeln und Abläufen, stalls bis ich sie in allen Lagen beherrsche, Landungen mit und ohne Klappen sowie Ziellandungen bis die Sonne sinkt. Unter Ziellandungen versteht man Landungen, bei denen in einer Höhe von 2000ft der Motor im Leerlauf dreht und man ohne Gas nachzuschieben das Flugzeug landet. Das setzt voraus, das man sich den Landeanflug genau einteilt. Nach einigen Übungen klappte die dann auch.

„Nebenbei“ habe ich an unseren Vereinsmaschinen unter Aufsicht mitgeschraubt und so auch ein sehr gutes Verständnis der Motorentechnik, den vorgeschriebenen Kontrollen usw. entwickelt. Dieses „Nebenbei“ gipfelte dann in einer Prüfung zum Flugzeugwart, so dass ich nun die vorgeschriebenen Kontrollen und Prüfungen, soweit es meine Qualifikation zulässt, auch selbstständig durchführen darf. Das kommt davon, wenn man vom „Fliechfieber“ erfasst wird.

Immer wieder habe ich auch Solo Platzrunden geflogen und meine Übungen absolviert. Diese wurden von Rüdiger kritisch beobachtet und nach der Landung mit mir besprochen. Die Anforderungen an mich wurden nun immer größer und auch der theoretische Unterricht holte mich wieder ein. Nach dem Fliegen ging es mit Rüdiger an den Simulator, dort haben wir Funknavigation geübt. Wenn die Sonne noch schien, fragte er mich über Lufträume, Fluggeschwindigkeiten usw. ab. Alle Unklarheiten wurden beseitigt und zu Hause wurde bis tief in die Nacht weiter geübt.

Nun war es soweit, Rüdiger meldete mich Mitte Juni zur Prüfung an. Ich bekam ein Antwortschreiben von der Niedersächsischen Landesbehörde in dem ich aufgefordert wurde, mich mit dem im Schreiben genannten Prüfer in Verbindung zu setzen. Also habe ich angerufen und mich mit ihm am 29.06.2006 zur Prüfung verabredet.

Nachdem ich mit Sven noch Landungen auf einem Grasplatz geübt hatte, machte Rüdiger mich unermüdlich weiter fit für meine weitere fliegerische Zukunft. Ich gebe es zu, so manchen Abend war ich wirklich groggy, doch der bevorstehende Prüfungstermin motivierte mich immer weiter.

Dann war er da, der 29.06.2006. Ich habe mein Flugzeug getankt und gecheckt. Die restliche Flugvorbereitung wurde erledigt und auf ging es mit Rüdiger nach Ganderkesee zur Prüfung. Ich glaube, Rüdiger war genauso angespannt wie ich. In Ganderkesee angekommen, hatten wir noch Zeit etwas zu trinken und dann war der Prüfer auch schon da. Nach einer kurzen Besprechung und Kontrolle meiner Flugvorbereitung ging es los. Diese Prüfung war etwas merkwürdig, im Gegensatz zu allen vorher-

rigen Prüfungen war ich nicht sonderlich nervös. Ich denke, es lag an der hervorragenden Vorbereitung durch die Ausbilder. Alle geforderten Prüfungsteile wurden mir in meiner Ausbildung gründlichst vermittelt und der Prüfer muss mit meiner Leistung zufrieden gewesen sein. Nach über einer Stunde Flug landeten wir wieder in Ganderkesee wo Rüdiger uns auch schon entgegen kam.

BESTANDEN !

Lächelnd gratulierte mir der Prüfer als erster zur bestandenen Prüfung. Mit einer Nachbesprechung des Prüfungsflugs endete meine Ausbildung zum Privatpiloten.

Der Rückflug nach Karlshöfen verging „wie im Fluge“ und als Konzession an MEINEN Lehrer Rüdiger, durfte er auch die Landung auf dem heimatlichen Platz machen.

Abschließend bleibt mir nur noch, mich bei allen Vereinskollegen inklusive den Ausbildern dafür zu bedanken, dass sie mir diese fundierte Ausbildung ermöglicht und mich für meine fliegerische Zukunft auf alles Mögliche sehr gut vorbereitet haben.

Andreas Piechotka



Andreas Piechotka (links) und sein Prüfer, Herr Klasen