

Die ersten Alleinflüge – ohne Fluglehrer auf dem rechten Sitz

Irgendwann einmal, wenn eine gewisse Anzahl an Platzrundenflügen ins Land gegangen sind und der Flugschüler den Fluglehrer fragt, wann man denn mal wieder zusammen Platzrunden fliegen wolle, wird der Fluglehrer etwa mit folgenden Worten antworten: "...ich habe heute keine Zeit! Aber ich habe schon einen anderen Fluglehrer für Dich organisiert. Der fliegt heute mal mit Dir!" Dieser Satz klingt ziemlich banal. Ist er aber nicht. Denn nur der informierte Flugschüler weiß schon jetzt: Oha, das riecht nach Alleinflug!

Denn was jetzt traditionell geschickt und unter allen möglichen Vorwänden mit einem anderen Fluglehrer eingefädelt wird, nennt man "Cross-Check". Dabei soll durch einen zweiten, unvorbelasteten Fluglehrer festgestellt werden, ob der Flugschüler das Flugzeug am Boden, sowie in der Luft sicher beherrscht. Ist dies der Fall, wird der ahnungslose Flugschüler nach einigen Platzrunden wieder auf das Vorfeld dirigiert und der Fluglehrer verabschiedet sich mit den Worten: "Wenn Du willst, kannst du jetzt noch ein paar Runden alleine fliegen..." Dann ist es soweit. Du sitzt das erste Mal alleine im Flieger. Startfreigabe, Vollgas, Bugrad abheben (in der Fliegersprache heißt das rotieren), und ab hoch geht's.

Der erste Alleinflug – ein Wahnsinnsgefühl! Und unbeschreiblich. Insgesamt fliegt man drei Platzrunden alleine.

„... der Flieger steigt ja auf einmal wie eine Rakete“. Das ist der erste Gedanke. Verständlich, denn die 80 Kg Fluglehrer fehlen. Und diesen Gewichtsunterschied merkt man sehr deutlich beim Steigflug nach dem Start. Es folgt der Gegenanflug. Ein kurzer Moment ohne Arbeit. Ein kontrollierender Blick auf den leeren, rechten Sitz. Für die anstehende Landung werden dann alle Vorbereitungen getroffen: Mixture rich, Vergaservorwärmung, Leistung reduzieren, Fahrt abbauen, Landeklappen auf die erste Stufe. Alleine Starten war einfach, die Aufregung vor der ersten Landung ohne Fluglehrer geht völlig in der hohen Konzentration unter. Eindrehen in den Queranflug. Fahrt weiter abbauen, zweite Stufe Landeklappen, Leistung einstellen. über Funk die Positionsmeldung abgeben. Endanflug. Volle Landeklappen. Höchste Konzentration. Landung. Klappen einfahren, Vorwärmung auf Kalt, Vollgas, durchstarten. Dasselbe wie immer, nur ohne Lehrer. Und es geht. Ich fliege die zweite Platzrunde und die dritte, dann lande ich und rolle das Flugzeug zu seinem Abstellplatz auf der Wiese.

Der nächste Abschnitt der Soloflugkarriere ist der erste Überlandflug mit Fluglehrerauftrag. Ganz alleine zu einem anderen Flugplatz. Der Duft der großen weiten Welt. Naja, jedenfalls für die paar Minuten bis zum nächstgelegenen Flugplatz. Und als Krönung der Ausbildung der "Dreiecks-Navigationsflug", bei dem man auf zwei Flugplätzen landen muss, bevor man wieder zu seinem Heimatplatz zurückkehrt. Die Gesamtlänge der zurückgelegten Strecken beträgt dabei mehr als 270 km. Man kann als Beweis einen „Barographen“ mitführen, der das Höhenprofil während der gesamten Flugzeit aufzeichnet. In aller Regel genügt es aber, sich auf dem Turm der jeweiligen Flugplätze einen Stempel auf das Formular mit dem Fluglehrerauftrag abzuholen. Der eigene Fluglehrer hat zu diesem Zeitpunkt die Qualität der erfolgten Landung telefonisch vom Flugleiter erfragt.

Nun geht es mit großen Schritten auf die praktische Prüfung zu. Und damit man's auch nicht vergisst, wird man in dieser letzten Phase regelmäßig daran erinnert: "Wann ist es denn endlich bei Dir soweit?",

“Wolltest Du Dich nicht langsam mal zur Prüfung anmelden?” , “Und? Kennst Du Deinen Prüfer schon?”
Jeder ist an Dir dran, die Flugschülerkollegen, der Fluglehrer, sogar Dir völlig unbekannte Leute! Aber bevor man sich zur praktischen Prüfung anmeldet, simuliert man mit einem Fluglehrer (sinnvollerweise einer, mit dem man noch nicht vorher geflogen ist) den Prüfungsflug. Wenn dieser zufrieden mit der Leistung ist, dann kann die Anmeldung zur Prüfung erfolgen.

[Zum nächsten Thema](#)