

Die praktische Prüfung - die Stunde der Wahrheit

Du hast Dich zur Prüfung angemeldet, kennst Deinen Prüfer und hast nur noch wenige Tage bis zu Deinem Termin. Völlig normal, dass Du in dieser Zeit total am Rad drehst! Und jeden, der Dir über den Weg läuft, fragst Du immer dasselbe:” Kennst Du den Prüfer soundso? Wie ist der so? Was macht der so?” Und der beste Tipp ist immer noch der, den mir der Ausbildungsleiter zu dieser Zeit gab: “Mach ‘ne gescheite Flugvorbereitung und flieg’ ordentlich!”

Dann ist er da, der Tag der Wahrheit, an dem man das Erlernte einem Sachverständigen vorführen darf. Man muss eine komplette Flugvorbereitung machen, mit Gewichts- und Schwerpunktberechnung und allem Drum und Dran. Der Sachverständige prüft diese und fliegt mit einem dann entweder genau diese Strecke – vielleicht aber auch etwas ganz anderes ab. Auf dem Weg zum Flugzeug fragt er ein paar Sachen, die man aus der Theorie noch wissen sollte. Man findet auch meistens eine passende Antwort, zumindest jedoch eine passende Ausflucht. Am Flugzeug angekommen, wird der Sachverständige wahrscheinlich ein paar Fragen zum Flugzeug stellen: wozu die 7 Lufteinlässe da sind, und welcher für welches Bauteil zuständig ist. Oder wozu die Trimmung dient und welche Antenne denn diese da oben ist.

Nach erledigtem Aussencheck fragt er ein paar Dinge über die “Innereien” des Cockpits. Was ist das für ein Instrument, was macht der Schalter dort, was ist der Hebel hier. Dann wird entsprechend der Checkliste – die uns immer begleitet – das Triebwerk gestartet und man rollt zur aktiven Startbahn, nachdem man die Rollinformationen bei “Egelsbach-Vorfeld” eingeholt und bestätigt hat. Natürlich ist das Bugrad immer exakt auf der gelben Linie, wie wir das in der Ausbildung gelernt haben.

Nach den Preflight-Checks am Rollhalt meldet man abflugbereit bei “Egelsbach-Info” danach geht es auf die Bahn und ab... Häufig wird die vorbereitete Strecke zunächst mit terrestrischer Navigation abgeflogen. Das heißt man orientiert sich in der Luft an Autobahnen, auffälligen Landschaftsmerkmalen oder Sendetürmen. Zusätzlich darf man im Verlauf der Prüfung auch z.B. das eingebaute GPS oder die VOR-Empfangsanlage verwenden. Hat man seine Zielflugplätze erreicht, geht es nach einer Pause weiter mit Steilkurven, Langsamflug, Stalls, Ziellandung, Seitenwindlandung, Durchstarten. Gut 2:00 Stunden ist man in der Luft, aber diese 2 Stunden vergehen im wahrsten Sinne wie im Fluge. Geht alles soweit gut, fliegt man nach Hause. Bei mir lag die größte Schwierigkeit übrigens jetzt darin, mein blödes Grinsen zu unterdrücken, weil bisher alle Übungen und Navigationen prima geklappt haben. Aber noch ist es nicht soweit, denn eine klitzekleine Hürde gilt es noch zu überwinden. Nämlich eine Landung ohne Landeklappen, die fast schon Tradition hat. Der Prüfer will ja auch wissen, ob der Prüfling die Maschine wieder herunterbekommt, wenn mal die Klappen nicht funktionieren sollten. Geht auch das gut, so hörst Du nach dem Touchdown ein “Herzlichen Glückwunsch”, und Du wirst grinsen wie ein übergelaufener Putzeimer!

Fertig! Nachdem man den begehrten Schein beim Regierungspräsidium abgeholt hat, liest man ihn an jeder Ampel noch einmal durch und ist beim nächsten Aussteigen aus dem Auto um mindestens 15 cm gewachsen. Die Welt liegt mir zu Füßen! Ich bin Pilot!

Ich kann jederzeit innerhalb weniger Stunden an jedem beliebigen Punkt der Erde sein! Glaubt man jedenfalls....

[Weiter zum nächsten Thema](#)