

CPL/IFR – Prüfung für ATPL

07/2002, auf Socata Trinidad TB 20 GT, 250HP, Verstellpropeller, Einziehfahrwerk, 1400kg MTOW

Ab Essen/Mülheim (EDLE)

Bevor ich den Ablauf der Prüfung gleich im Einzelnen schildere, kurz eine Anmerkung zu der Situation b.z.w. dem Ausbildungsstand den man zu dieser Prüfung mindestens hat:

- | | |
|--------------------------|-------------------------|
| 1. Privatpilotenlizenz | ca. 45 Flugstunden VFR |
| 2. VFR-Solostunden | ca. 72 Stunden VFR |
| 3. Standardisierung | ca. 8 Stunden VFR |
| 4. Nachtflug | ca. 6 Stunden VFR |
| 5. CPL-Schulung | ca. 30 Stunden VFR |
| 6. 2 x 600km Flug | ca. 8 Stunden VFR |
| 7. Verfahrensübungsgerät | ca. 30 Stunden IFR sim. |
| 8. IFR-Schulung | ca. 40 Stunden |

Summasummarum 240 Stunden, man sollte also langsam eine grobe Vorstellung haben worum es beim fliegen geht. Der geneigte Leser kann sich übrigens schon jetzt freuen, wenn ich Zeit habe um die ganze Ausbildung und ihre fragwürdigen Begleiterscheinungen auseinander zunehmen.

Aber nun zur konkreten Situation.

Schon die Prozedur der Meldung zur Prüfung ist höchst fragwürdig:

Man kann erst gemeldet werden, wenn man alle Praxis-Stunden absolviert hat. Das bedeutet, man ist gerade so richtig im Training und hat dann vor der Prüfung erst einmal 2 Wochen Zwangspause. Damit man aber nicht so völlig rauskommt, mietet man sich natürlich spätestens am Tag vor der Prüfung doch wieder den sündhaft teuren Hobel, einfach damit man sich sicherer fühlt (was man natürlich trotzdem nicht tut, aber der Geldbeutel ist noch mal um € 500,- leichter).

Die Meldung erledigt übrigens die Flugschule, wobei alle vollständigen Praxis-Schulungsnachweise (inkl. der Solostundenaufstellung und der 150h PIC) dem LBA vorliegen müssen. Das LBA bestimmt dann Prüfer und Prüfungstermin, und zwar so, dass man noch 2-5 Tage Vorlauf hat.

Gleichzeitig mit dem Prüfungstermin bekommt man vom Prüfer über das Sekretariat der Flugschule (ja genau, eine seeeeehr unsichere Kommunikationskette, bei der die ein oder andere Information doch mal etwas verwaschen werden kann) die Aufgabenstellung mitgeteilt. Folgendes Szenario wurde mir freundlicherweise fernmündlich übermittelt:

Start von EDLE, IFR-Pickup, IFR nach EDLW, dort 2 IFR Anflüge (erst ILS, dann NDB, beide Low Approach), dann IFR weiter nach EDGS (Siegerland), auf dem Weg dahin Interceptions, Proc Turns, irgendwann IFR canceln und Siegerland VFR

anfliegen, dort 2-3 Platzrunden (Touch and Goes), VFR-Abflug Richtung Leverkusen, auf dem Weg dahin Airwork unter der Brille, danach Leverkusen (Grasplatz) versuchen zu finden, dann VFR zurück nach Essen/Mülheim

So weit so gut dachte ich mir. Meine Prüfungsvorbereitung bestand aus dem Abfliegen des ganzen im FS 2002 (natürlich online bei VATSIM und entsprechend mit ATC, wobei natürlich gerade der VFR-Part ungemein realistisch darzustellen ist...) und aus der Bearbeitung der Flugplanung. Diese hat mich ca. 8 Stunden gekostet. Ergebnis war eine Mappe für den Prüfer die folgendes enthielt:

1. Flightlogs für alle Legs, natürlich mit Excel damit alles ganz lecker aussieht, inkl. Spritberechnung
2. NOTAMs, alles effekthascherisch mit Textmarker bearbeitet
3. Wetter, bestehend aus Lo Level SigWX, Windkarten, Metars und Tafs, hier kam der gelbe Stift ebenso kreativ zum Einsatz
4. Weight and Balance, auch mit dem Compu
5. Alle Anflugkarten kopiert und in Reihenfolge abgeheftet
6. ATC-Flugpläne

Ich glaube das war's. Zeitraubende Geschichte, aber man will ja zumindest am Boden noch eine gute Figur abgeben.

Der Prüfungstag rückte näher, und meine Nervosität baute sich entsprechend auf, wahrscheinlich hauptsächlich ein Effekt der finanziellen Begleiterscheinungen, die ein negatives Ergebnis mit sich bringen würde. Vielleicht war es doch zu risikoreich, die Prüfung mit der Mindestzahl an Flugstunden anzugehen??? Wenn man durchrasselt hat man nämlich mal eben rund € 1.500,- mehr auf der Uhr. Aber ich hatte es so gewollt.

2 Stunden vor der vereinbarten Briefing-Zeit finde ich mich in der Flugschule ein. Flugzeugunterlagen prüfen (Bordbuch und Papierkram vollständig, gewartet wurde der Hobel auch mal, na das is ja schon mal nich schlecht), Pre-Flight Inspection schön in Ruhe alleine machen, zur Tankstelle rollen und mit zitternden Fingern voll tanken, Öl nachgucken und dabei zum tausendsten Mal das Flughandbuch rauskramen weil man schon wieder vergessen hatte, wie viel oder wie wenig Öl denn ganz genau drin sein müssen, was mich zur Frage bringt, warum keines der Flugzeuge, die ich bisher geflogen bin, auf dem Peilstab Min und Max Markierungen hat? Dann noch mal die Scheiben putzen und die Enteisungsbleche waschen (schleim...). Ready to go.

Ich schluppe mal in den Briefing Raum. Auf einem Fernseher in der Ecke ein Satellitenbild, das aufgrund seiner Präzision, dargestellt ist komplett Europa, halb Russland sowie Nordafrika, im Moment eine ungemein große Bedeutung für mich und meinen Flug hat. Am ehesten ist es wahrscheinlich für Spaceshuttles gedacht, die gerade die Erde vom Weltall aus anfliegen und auf die globalen Zusammenhänge angewiesen sind. Der Ausbildungsleiter hat schwer aufgefahren. Das gute Porzellan ist eingedeckt, Kaffee, Kuchen und die obligatorischen Erfrischungstücher liegen bereit. Der Chef fingert noch wild in diversen AIPs herum, und auch der Jeppesen wird zu Rate gezogen. Ein anderer Flugschüler kommt dazu, der heute nach mir geprüft wird. Er zittert noch mehr als ich – vielleicht berechtigt, ist er doch schon einmal durch den CPL-Teil durchgefallen.

Irgendwann hat die Warterei und die genauso angestrenzte wie erfolglose Suche nach Gesprächsthemen, die eigentlich kein Schwein interessieren ein Ende und der Prüfer küßt. Klein (1,70), vielleicht Mitte 40, blonde Stoppelhaare und ein drahtiger (Ex-Bundeswehr)-Typ. Professionell und in meiner Akzeptanz schon deswegen gestiegen, weil er kurze Zeit später nach einem Headset für sich fragt, und dann zu meinem Leidwesen auch noch das Schrott-Teil von meinem Fluglehrer mit dem Wackelkontakt bekommt, das einen nach zwei Minuten Flug wahnsinnig macht, weil es ständig den Squelch aufmacht obwohl keiner was sagt. (Andersherum hätte ich es die ganze Ausbildung lang lieber gehabt!)

Professionell befrage ich die Runde nach Kaffee- oder sonstigen Getränkewünschen, worauf der Chef erst mal wieder laufen darf, weil der Prüfer gerne was Kaltes hätte (klar, ist ja auch das einzige was nicht aufm Tisch ist). Kurze Zeit später erscheint der Ausbildungsleiter wieder hechelnd im Zimmer und hat eine prall gefüllte Softdrink-Schublade aus der King Air in den Händen. Lekko Mio!

Als nächstes der Papierkram, Lizenzen auf den Tisch, Anträge ausfüllen, nerv, langweil, und ein Gespräch will nicht aufkommen. Doch – ein zaghafter Versuch: „Ach, sie sind in den USA geflogen? Ja wo denn?“ Interessiert doch eh keinen, aber hinter mir hängt eine Landkarte und da kann man so herrlich drauf rumfuchteln. Belanglose Erzählungen über teile des Landes, die der jeweilige Gegenüber nicht kennt, und die ihn demzufolge auch nicht interessieren schließen sich an.

Irgendwann geht's ans eingemachte, es wird gebrieft:

Erst der CPL-Teil für beide. Wann er was sehen will und warum. Nix besonderes, bis auf die Diskussion zwischen Ausbildungsleiter und Prüfer, wo man genau aufzusetzen hat, wenn keine Aufsetzmarkierung (so wie sonst an Verkehrsflughäfen üblich) auf der Runway hat. Soll man dann die Schwelle in 50ft überfliegen oder soll man die Nummern anvisieren? Ich glaube die haben sich 10 min. an diesem Thema aufgegeilt, das Ergebnis kenne ich nicht mehr (wobei ich mir sicher bin, dass es gar keins gab). Ob ich das sooo genau bestimmen kann wo ich aufsetze – da bin ich mir eh nicht so sicher...aber wenn ich Zeit und Geld habe werde ich mich mit Sicherheit verstärkt dem Präzisionsflug widmen.

Beeindruckt hat mich auch, dass der Prüfer meine Flugvorbereitungsunterlagen keines Blickes gewürdigt hat. Ach ja, und koptierte (auf Aktualität geprüfte) Karten benutzen (und die Originale natürlich auf der Rückbank mitführen), die man so schön in der richtigen Reihe schon mal abgeheftet und extra für diesen Flug in einem kleinen Ordner zusammengestellt hat – das geht nicht. Schade. Jetzt komme ich vielleicht noch in Verlegenheit im Flug einen Visual Descent Point ausrechnen zu müssen.

Nach 1,5 h Briefing (die Offblock-Zeiten in meinen Flugplänen sind natürlich längst hinfällig, genau wie die Trainings-Slots in Dortmund, also überall noch mal anrufen) geht's dann zum Flugzeug. Ich richte mich erst mal häuslich ein, und kurz nachdem der Prüfer dies auch vollbracht hat (und mir der Ausbildungsleiter hektisch wedelnd die AIPs halb Europas hinterher getragen und ins Gepäckfach gestopft hat – spätestens jetzt sind alle W&B Rechnungen wieder mal sehr virtuell, aber wir sind für alle Alternates des Planeten gerüstet, insbesondere für die, die wir niemals mit dem

bescheidenen Inhalt unserer Tanks erreichen werden), sprechen wir mal über das Flugzeug (Pre-Flight-Ersatz, den ich ja schon gemacht hatte). Eigentlich war ich auch für diesen Part ganz guter Dinge, hatte ich doch in den letzten Tagen mehrmals das Flughandbuch vor dem Einschlafen in den Händen. Ich versuche ein Gespräch über die Enteisungsbleche anzuzetteln um Zeit zu schinden, aber das haut nicht hin. Erste Frage: Wat sind denn dat hier für Antennen? Ach du Scheiße! Jaaa, ääähhh, hmmm, also die hier ist für Dinges und die da, öhhhh...Falsch! Ups! Geiler Auftakt. Wie funktioniert das Einziehfahrwerk? Hydraulisch. Wo sitzen Hydrauliktank- und Pumpe? Ja watt weiss ich denn – in den Flügeln wohl eher nicht – keine Ahnung. Jetzt kommt mein erstes Gnadengesuch: „Dabei habe ich mir das gestern Abend noch alles durchgelesen...aber darüber stand da nichts drin.“- Ach ja? Dann nennen Sie mir mal alle Kapitel eines Flughandbuches. WA? Aaaalso, erstens, Allgemeines, zweitens.....irgendwie holpere ich mich tatsächlich durch alle Überschriften durch – scheint ihn schwer beeindruckt zu haben. Wie funktioniert die Propeller-Enteisung? Ok, das is nich so schwer. Das war's! Ab ins Flugzeug. Meine dreilagige, nicht gerade der August-Standardatmosphäre angepasste Oberbekleidung verhindert, dass meine mittlerweile wahrscheinlich tellergroßen Schweißflecke unter den Achsen sichtbar werden.

Cockpit Checklist – Anlassen – Setup – ATIS und das übliche Geplänkel kein Problem – auf dem Weg zur Piste Flight Instruments und Bremsen prüfen – Departure und Emergency Briefing und natürlich quakt der Kollege von der Info-Frequenz immer just dann rein, dass die ach so wichtigen Abfluginfos (Radar-Frequenz – is eh immer die gleiche, QNH, weiss man ja schon von der ATIS, Squawk) vorliegen, wenn man gerade nich schreiben kann weil man rollt und brieft und watt weiss ich nich noch alles extrem wichtiges zu regeln hat. Kurz vor der Startbahn die Before Take-Off Checklist, Magnete, Verstellpropeller – alles wat dazu gehört. Kurz bevor ich aufrollen will fällt mir auf, dass ich die Taxi Checklist nicht gelesen habe. Hätte außer mir zwar keiner gemerkt – aber ich dachte mir, es wäre politisch korrekter meine Fehler anzusprechen und einzugestehen. Als dann die Bahn frei ist und ich mich für die Schlacht gewappnet fühle, rolle ich auf und starte.

In 1500ft, clean und mit schmissigen 140 kt IAS auf dem Weg zum ersten Radar-Fix (BOT) schmeiße ich den Autopiloten an und schegge bei Düsseldorf Radar ein. Im weiteren Steigflug auf 4000 ft die After Takeoff Checklist – bis jetzt alles ganz entspannt. Doch zwei Minuten später geht das Chaos los: Statt meine Route wie geplant über DOM (STAR) zu fliegen, und mich dort erst mal in die Warteschleife zu begeben, dessen Setup ich schon erledigt hatte und die bereits gebrieft war, bekomme eine Abkürzung direkt DOR (VOR auf dem Platz in Dortmund), IAF für die Anflüge. Das GPS sagt noch 10 Minuten bis da, der Prüfer sagt dann eben da erstma ins Holding. Ich sage, eine scheiße mit der scheiße hier: 30 kt Rückenwind bringen mich mit 170 kt GS unweigerlich dem Fix näher, und ich muss noch ATIS holen, Setup für Holding und ersten Anflug machen und Holding briefen – nu aber los. Zu allem übel ist auch noch sehr viel Verkehr und die Frequenz ungewöhnlich voll. Mensch, ich war doch im Unterricht immer so gelassen, wieso ist denn jetzt alles so Banane. Aber es kommt noch schlimmer.

Zur Erläuterung meines nun folgenden massiven Fehlers folgendes: Das Holding was ich eigentlich fliegen wollte (über DOM) hat Linkskurven, das über DOR allerdings geht rechts rum...hmmmm.

Über DOR angekommen fliegen ich mit einem direct Entry in das Holding ein – auf einmal greift mir der Prüfer ins Steuer – „Wat machen Sie denn da – wo fliegen Sie hin? – Das ist die Non – Holding Side!“ Ach Du Scheiße – Recht hat er. Ich habe den Turn in die falsche Richtung angesetzt. Mental schon auf dem Rückflug nach Essen drehe ich also nun rechts herum, und fliege das erste verkorkste Holding, in dem auch so gar nix passen will zu Ende. Auf dem Inbound-Leg fragt der Prüfer mich noch einmal nach dem Wind und meinem WCA. Er will noch eine Runde sehen, kein Wunder nach der brillanten ersten Vorstellung. Also diesmal über dem Fix rechtsrum, outbound, irgendwie passt komischerweise wieder alles nicht – ist denn der Wind anders als vorhergesagt, komisch, ich bin viel zu weit draußen. Irgendwie eiere ich wieder zurück zum Fix (der Lotse hatte hoffentlich genug zu tun um nicht zu merken was ich mir da für einen Stiefel zusammen geflogen habe) und bereite den ersten Anflug (Standard ILS) vor. Nach dem Fix beginne ich diesen, doch eine Minute später wird dieses Vorhaben vom Lotsen mit einem Vector jäh unterbrochen – „Das passt so alles nicht – I have scheduled traffic turn blablabla“. Also nix Standard. Im Sinkflug von 4000 auf 3000 ft lese ich die Approach-Checklist, was dem Prüfer wiederum gar nicht passt, doch dazu mehr im De-Briefing. Herr Rosener, was ist denn los, jetzt kämpfen Sie doch noch mal sagt er. Und das schon nach nur 20 Minuten. Aufmunternder wäre so etwas gewesen wie: „Nur weil sie den absolut beknackten und unverzeihlichen Fehler gemacht haben, beim Holding in die falsche Richtung zu drehen, können Sie es trotzdem noch schaffen wenn der Rest perfekt ist“. Aber diesen Gefallen tut er mir nicht. Stattdessen bin ich mental mit dem Fehler beschäftigt und frage mich, ob überhaupt irgendjemand schon mal so etwas Krankes in einer Prüfung gemacht hat...

Irgendwann ist es dann soweit, ich bekomme mein Intercept Heading und fliege das ILS irgendwie herunter. Trotzdem verstehe ich nie, warum man von den Lotsen die Go-Around Instructions erst kurz vor dem Final Approach Fox bekommt. Dann darf man in dieser Situation, in der man ja gerade sonst nix zu tun hat, noch irgendeine Departure raussuchen absetzen und briefen (die man hinterher eh nicht benutzt). Meine Auffassung, dass ein Zwei-Mann-Cockpit doch eine ganz feine Sache sein muss, verfestigt sich gerade innerhalb weniger Minuten immer mehr.

Im Go-Around bekommen wir Vektoren für den NDB-Anflug, den ich auf dem Downwind vorbereite und briefe. Positiv ist die Aufgeschlossenheit des Prüfers gegenüber dem an Bord befindlichen EFIS (ein kleiner Bildschirm an Stelle des sonst üblichen HSIs, der diverse Darstellungs- und Belegungsmöglichkeiten bietet). Ich könne es benutzen wie ich möchte. Also lege ich mir das NDB auf den CDI, jetzt gibt es auf jeden Fall keine Interpretationsschwierigkeiten mit irgendwelchen Nadeln und deren ambivalentem Verhalten vor und nach Überflug der Station mehr...Der Anflug bis zur MDA ist problemlos, dort angekommen fliegen wir mit Vtgt und Approach Konfiguration bis zum MAP. Von dort aus soll ich noch versuchen zu landen. Also gepflegter Sturzflug und in 20ft ground go-around und auf die GMH-Departure ab nach Siegerland. Die Interception Aufgaben auf dem Weg dahin sind kein Problem. Kurzzeitige nervöse Anfälle des Prüfers beim Durchfliegen eines CB in FL 070 mit entsprechenden Begleiterscheinungen („Gas ganz raus! Hände ans Steuer! Autopilot raus!“) legen sich wieder, als wir im Sinkflug in 4500 ft VMC erreichen und IFR canceln. Na, zumindest müssen sich die Radar-Lotsen heute nicht mehr mit mir befassen – ich bin mir nicht ganz sicher auf wessen Seite die Erleichterung größer ist.

Auch der VFR-Anflug ist nicht so einfach wie wünschenswert. Wenn man tief fliegt sind diese Plätze in Mittelgebirgen gar nicht soo einfach zu finden. Erfreulicherweise (oder auch gerade nicht) ist Siegerland aber der Heimatplatz meines Prüfers, und so kommen lebhafte Gespräche zwischen ihm und dem Kollegen im Tower über Funk zu Stande (Hör ma Du? Ne is nich möglich. wie isset – watt macht die Dinges – Hö ma – bei mia hat sich einiges getan – ruf mich ma an – ja auf jeden fall). Das lenkt ihn natürlich nicht von meinem nicht korrekten Anflug in den rechten Queranflug zur Piste 31 (?) ab – aber hatte ich das erwartet? Gibt es irgendeinen Homepage-Piloten, der als Mitflieger bei jemanden, der den Heimatplatz nicht kennt, die Fresse halten könnte und nicht zwanzig Anekdoten zu jedem Baum in der Platzrunde zu erzählen hätte? Doch wenn es irgendwo hingehet, wo man sich nicht auskennt ist, es dem gleichen Volk meistens herzlich egal, ob jemand sich die Mühe gemacht, Platzrunden zu veröffentlichen.

Wir reißen auf jeden Fall 3 oder 4 Platzrunden mit Aufsetzen und Durchstarten bei verschiedenen Klappenstellungen ab. Im Prinzip problemlos. Man muss nur auf Durchzug schalten und die ständigen Kritiken und Verbesserungsvorschläge als solche anerkennen, sich bedanken und darauf bestehen, dass es ja jetzt nach den Tipps alles viel besser geht.

Als wir Siegerland verlassen (ganz schön lang so eine kombinierte Prüfung übrigens) fühle ich mich ein bisschen besser. Insgesamt ist das Bild eigentlich so einigermaßen, wäre ich doch bloß nicht in die falsche Richtung geflogen...Nun beginnt der CPL-VFR Teil, und das heißt no Auto-Pilot. Also manuell fliegen, mit ICAO-Karte und Flightlog auf den Knien.

Ich werde gefragt, was das denn da hinten für ein See ist (Biggetalsperre glaube ich mich zu erinnern) und wann wir da sind. Wir fliegen hin, und erstaunlicherweise hatte ich sowohl mit der Identifikation als auch mit der zeitlichen Prognose Recht. Als nächstes kommt Airwork – also Scheuklappen auf.

Steep turns links und rechts – ich bin erstaunt von mir selber – der VSI ist wie festgenagelt, das Üben der letzten zwei Tage zahlt sich aus. Als nächstes Stalls, natürlich nur bis zur first Indication, auch kein Problem. Dann kommt eine längere Episode Slowflight, Kommandos (Konfigurationen, Heading, Speeds) kommen jetzt nur noch in Englisch, mit militärischer Disziplin wiederhole ich diese und führe sie aus. Ich scheine Eindruck zu schinden. Irgendwann gibt er es auf mich weiter zu ärgern – ich soll die Brille abnehmen, rausschauen und sagen wo wir sind. Davor hatte ich eigentlich am meisten Angst, so ganz ohne Geräte.... Ich schaue mich um, werde wieder nervöser, weil ich nichts markantes entdecke, und entschieße mich gerade devot dazu vielleicht eine ganz althergebrachte und doch verlässliche Einrichtung mit dem Namen VOR zu Hilfe zu nehmen, da sehe ich im rechten Augenwinkel einen Flugplatz vorbei huschen – meine Chance. Hiä Siegerland, da langgeflogen, bisschen in der Gegend rumgeeiert, zwoi Finger ma Acht Eimer – ich kombiniere, das ist Meinerzhagen und wiä sind genau hiä! Ha! Ich soll n Radial von KBO sagen und ne Entfernung. Wie? Weiss der dat etwa selber nicht? Ich gebe eine Schätzung ab – der Prüfer dreht wat ein und siehe da – abermals richtig geraten. Auch die Frage nach einem Heading Richtung Leverkusen und einer Flugzeit bis dahin beantworte ich aus dem Stegreif richtig. Ihm reicht – direct EDLE. Ich bin froh, aber fröher wäre ich, wenn ich links und rechts auseinander gehalten hätte. Trotzdem versuche ich noch so etwas wie ein Gespräch anzufangen, und muss nicht erstattete

Reisekosten bei schlechtem Wetter und einige andere Unannehmlichkeiten für Prüfer bemitleiden, die mir in diesem Moment doch eigentlich eher scheiß egal sind. Eigentlich denke ich darüber nach, wie sehr mich das Versagen ärgert und dass ich weitere € 2000,- in diese Ausbildung stecken muss.

5 Minuten östlich von Essen kündige ich uns an und stelle einen Satz aus der Trickkiste meines Fluglehrers auf die Info-Welle: Spricht etwas dagegen direkt anzufliegen? Antwort: Wenn Sie auf den Platzverkehr achten nicht. Also eigentlich so, wie ich es bei allen Flugstunden auch erfahren habe. Der Platzverkehr ist Gott sei Dank gerade ganz wo anders, also lande ich auch ein letztes Mal für diese Prüfung ohne Probleme. Wir rollen zum Vorfeld und ich schicke Stoßgebete ins Nirvana – wenn er doch wenigstens etwas sagen würde. Auch beim Abstellen und Aussteigen schweigt der Prüfer, wobei ich innerlich anfangs ihm leicht sadistische Neigungen anzuhängen. „Lassen Sie uns mal hochgehen und über alles sprechen!“ Au ja!

Oben wartet der Ausbildungsleiter, dessen bisherige Absolventen der ATPL-Ausbildung wohl man an einer Hand abzählen kann. Er schickt den anderen Prüfling zur Maschine und wartet mit weiteren Spezialitäten aus dem Catering-Fundus der Firma auf. Schließlich sitzen wir am Tisch. Prüfer: „Ja, wie haben Sie es denn gesehen?“ Ich fange an zu beschreiben, Abflug ganz gut, Abkürzung hat mich aus dem Konzept gebracht, deswegen nervös und falschrum ins Holding rein. Ist Ihnen denn am Holding sonst noch was aufgefallen? Ich habe sie doch noch mal nach dem Wind gefragt? Öööhhhh, oohh nein, mir dämmert langsam warum auch die zweite Runde so krank war – ich habe den WCA wirklich beides Mal in die falsche Richtung angelegt. So bescheuert kann man doch eigentlich gar nicht sein. Das ist es wohl gewesen.

Dann werden, anstatt mir das Ergebnis endlich zu verkünden, noch ein paar andere Kleinigkeiten (Beim Go-Around sofort erkennbar die Naaas nach oben! Und wenn nur noch 1000ft to go wird weder geredet noch irgendeine Checkliste abgearbeitet) besprochen, nächster größerer Diskussionspunkt ist der Einflug in die Platzrunde von Siegerland. Es werden die Anflugkarten herausgeholt – vorsichtig versuche ich so etwas wie Rechtfertigung, die ich kurz darauf nach vehementem Gegenwind ganz schnell sein lasse. Dankbarer Gehorsam scheint mir jetzt die aussichtsreichste Maxime. Der wird jedoch noch einmal hart auf die Probe gestellt, als der letzte große Themenblock aufgerufen wird, einer den ich eigentlich überhaupt nicht auf dem Plan hatte (weil ich ja innerlich schon mit den nächsten Schulstunden beschäftigt war für die Nachprüfung): Der letzte Anflug auf Essen-Mülheim! Was ich mir denn dabei gedacht habe, in der LuftVO steht das jedenfalls nicht dass man so einen Platz anfliegt, und überhaupt. Der Lehrer springt (Gott sei Dank) für mich ein, und rechtfertigt meinen Anflug damit, dass dieser sowohl in der fliegerischen als auch in der oben beschriebenen kommunikationstechnischen Ausführung so gelehrt wurde. Schließlich spart es Sprit, Zeit und Lärm (und Geld), und wenn sich kein Verkehr in der Platzrunde befindet, sei jawohl auch nichts dagegen einzuwenden. Der Prüfer hingegen hält ganz und gaaah nix von dieser Salami-Taktik irgendwelcher dahergelaufenen Kräuter-Charter-Firmen, besteht darauf, dass der Einflug in die Platzrunde immer in den Gegenanflug zu erfolgen hat. Hin und her zwischen den Beiden (ich nehme an der Diskussion lieber erst gar nicht Teil – eigentlich ist mir dieses kleinliche Geplänkel um Platzrunden auch viel zu doof, habe ich doch in den Staaten fliegen gelernt, und die würden sich über so was, ich meine zu Recht, echt halb tot lachen) das in der Feststellung des Prüfers endet, dass „Spricht etwas

dagegen direkt anzufliegen?“ ja sowieso keine Standard-Sprechgruppe sei (ach neee, echt?), und deswegen auf dem Funk auch nicht erlaubt. Eine Äußerung ganz nah an der Realität des Funkverkehrs auf Verkehrslandeplätzen dieser Republik. Spitze!

Irgendwann halte ich ett nich mehr aus, und nach etwa einer dreiviertel Stunde sadistischem De-Briefing beendet der Prüfer das Gesülze mit den bedeutungsschwangeren Worten „Willkommen im Club!“. Trotz der Tatsache, dass ich mit Sicherheit niemals gerne Mitglied sein würde in einem Club, in dem auch der ist, sind das heute die drei mit Abstand am schönsten klingenden Worte.

Nachdem der Prüfer den Schreibkram erledigt hat, verschwindet er zur zweiten Prüfung zum Flugzeug, wo der mittlerweile seit etwa 4 Stunden auf seine Prüfung wartende Kollege wahrscheinlich schon nah am Nervenzusammenbruch ist. Später bekomme ich mit, dass er durch die Prüfung geflogen ist, weil er seine IFR-Brille nicht mit dabei hatte. Bestätigte also meine Vermutung. Lange warten ist Scheiße und in der zweiten Prüfung ist alles noch schlimmer.

Also ehrlich, wahrscheinlich hätte ich mich aufgrund des kapitalen Patzers nicht bestehen lassen. Also muss man dem Prüfer zu Gute halten, dass er die prüfungsbedingte Nervosität wirklich in seine Urteilsfindung mit hat einfließen lassen. Zum Leidwesen des Kollegen nach mir hatte ich das Toleranzkonto allerdings wohl schon bis zum Anschlag ausgereizt.

Fazit: So eine Prüfung ist vor allem des Geldes wegen Nervenkitzel pur, und man kann sich in den Flugstunden vorher noch so sicher fühlen (und vorher sollte man sich sicher nicht an die Prüfung wagen), es wird immer ein Balance-Akt bleiben. Neben der ATPL-Theorieprüfung ist dies wohl der härteste Prüfstein in der Ausbildung, den ich ja von nun an jedes Jahr in ähnlicher Form wiederholen darf.