

Dirk Beerbohm

NVFR

Auf dem Weg zur Nachtflugberechtigung

Saison 2006

Jetzt fliege ich schon fast 25 Jahre, davon 18 Jahre ausschließlich Segelflug. Ein - berufsbedingter längst überfälliger - Wechsel zu einem neuen Verein bringt dann fliegerisch viel Neues; leider wird meine Segelfliegerei ganz schön darunter leiden, aber sie wird nie aufgegeben. Zuerst kommt die Ausbildung auf Motorsegler, beginnend auf einer Grob G109, danach auf der Super-Dimona. Das Funksprechzeugnis (BZFI) und CVFR folgen - daraus wurde dann die JAR-FCL Lizenz, genauso wie die Schleppberechtigung. Nun war der Grundstein gelegt, Motorflug sollte es sein. Im Jahr 2004 wurde dann die Klassenberechtigung für einmotorige Flugzeuge (SEP) in Egelsbach erworben. Seit dem bin ich endgültig ein Fan von Diamond Flugzeugen, auch wenn mich der Dieselmotor von Thielert in der DA40 nicht vollständig begeistert, ein wenig mehr Leistung dürfte es schon sein. Heute fliege ich - motorgetrieben - im Verein zwei Robin DR400 Remoquer bzw. Regent, sowie die besagte Super-Dimona.

Was nun?

Nachtflug?

Wenn ich nochmals ein paar Jahre zurückblicke: den ersten Nachtflug habe ich mit meinem Bruder in den USA gemacht, wir flogen tagsüber mit einer Mooney nach Truckee am Lake Tahoe, retour fand dann nachts statt. Ich war infiziert, obwohl der Motorflug noch so weit weg ist. Ein Jahr später dann ging es wieder tagsüber an den Fuss der Sierra Nevada, diesmal mit der guten alten "Bonnie" und wieder nachts zurück. Mein Bruder setzte noch einen drauf, zwei Tage später waren wir lokal in San Jose und Umgebung unterwegs: Santa Cruz und Gilroy, der Hauptstadt des Knoblauchs, und wieder eine Nachtlandung - die erste von mir, allerdings auf dem rechten Sitz. Obwohl, eine Landung war es wohl nur wegen des äusserst robusten Fahrwerks der C172, ansonsten wäre es ein kleinerer Einschlag gewesen.

Und so fing ich eben an zu planen. Es sollte dieses Jahr sein und eigentlich war klar, dass es nur an einer Flugschule zu realisieren ist. Je länger ich plante, desto mehr Interesse wurde auch bei anderen geweckt. Und nun die große Überraschung, unsere DR400 "Regent" ist tatsächlich für Nachtflug zugelassen und der Verein unterstützt das ganze Vorhaben. Letztendlich finden sich vier Piloten - Gerd, Peter, Reiner und ich selber - für eine Nachtflugausbildung, garniert von zwei sehr erfahrenen Fluglehrern - Bernd und Wolfgang. Nur, an unserem Flugplatz ist Nachtflug nicht möglich, ein anderer Platz muss herhalten. Egelsbach ist eine Option, die sofort funktioniert. Ein Hallenplatz ist schnell vermittelt und auch alles weitere bürokratische wird auf ein absolutes Minimum reduziert. Klasse !!!

Nachtflug, wir kommen.

Wir fangen an...

Anfang November wollten wir dann die Regent nach Egelsbach überführen, aber das Wetter macht uns einen Strich durch die Rechnung. Bei einer Seitenwind-Komponente für den Start, die sehr, sehr weit jenseits von Gut und Böse liegt kann es nur eine Entscheidung geben: Die HG bleibt in der Halle. Nun gibt es 2 Tage später eine Aktion vor dem Arbeiten. Aufstehen um 5:30 Uhr morgens, viertel vor sieben bin ich am Platz in Anspach und um kurz vor halb acht dann auch in der Luft auf dem Weg nach Egelsbach - zum Glück gibt es ja Fliegen ohne Flugleiter. Nur, es ist wieder eine dieser "komischen" Wetterlagen. Der Platz ist frei von Wolken und die Sicht passt, in der Luft zeigt sich dann tatsächlich ein anderes Bild. Es ist ringsherum alles dicht. Da nicht zu befürchten ist, dass unser "Loch vom Dienst" innerhalb von 2 Minuten zu geht, entscheide ich mich, auf 3000 Fuss zu steigen und an die Kante des Taunus zu fliegen. Und ab dort gibt es dann eine Sicht auf die Frankfurter Skyline und überall besteht Bodensicht - kein Nebel oder ähnlich störendes. Und falls doch etwas dazwischen kommen sollte, ich bin randvoll mit Sprit. Also mehr als ausreichend Zeit, um in der Luft "parken" zu können. Warum im Nordstau des Taunus gerade unser Platz samt Platzrunde frei bleibt, ist für mich ein Rätsel. Aber ich muss auch nicht alles verstehen. Noch vor acht Uhr lande ich in Egelsbach. Und hier zeigt sich dann auch gleich mal die Professionalität der "Kollegen" dort. Nach dem Abrollen von der Bahn werde ich direkt gefragt, ob wir schon heute Abend mit dem Nachtflug beginnen oder ob ich zur Halle möchte - Bordbuch und Schlüssel hinterlegen ist schnell erledigt. Punkt acht Uhr werde ich von Peter per Auto in Egelsbach abgeholt und wir beide haben es tatsächlich rechtzeitig in das Büro geschafft, obwohl wir noch mein Auto am Platz holen mussten. Als wir übrigens über die Saalburg kommen, lacht uns ein strahlend blauer Himmel an. Nichts ist von dem Wetter eine Stunde zuvor zu sehen. Und am Abend drehen Gerd und Reiner ihre ersten Platzrunden. Für mich geht es dann am darauf folgenden Montag los, insgesamt werden es zehn Runden. Die ersten Runden sind noch etwas gewöhnungsbedürftig, aber es letztendlich klappt dann doch mit dem Landen.

Der erste Streckenflug

Nachdem wir alle mit der Platzrunden-Fliegerei durch sind, stehen die ersten Überlandflüge an. Nun ja, als Segelflieger hat man dann doch ein etwas anderes Verständnis - aber immerhin verlassen wir den Platzbereich von Egelsbach und fliegen nach Mannheim. Aber vorher musste noch ein technisches Problem an der HG beseitigt werden. Das Hauptschalter-Relais hängt und braucht immer länger um anzuziehen. Die Firma Röder in Egelsbach hilft spontan und repariert das Relais während wir noch unserem Beruf nachgehen.

Schnell sind die beiden Flugpläne für die Flüge nach und von Mannheim aufgegeben, die HG gechecked und alle weiteren Vorbereitungen abgeschlossen. Wolfgang als Lehrer und ich werden von Horst-Walter begleitet, unserem vereinsinternen "Haus und Hof" Fotografen. Nach dem Start werden wir von Egelsbach relativ zügig an Langen Radar weitergegeben und dürfen auf 3000 Fuss in den Luftraum CHARLIE steigen. Bei Tage ist da kaum dran zu denken und hier bekommen wir

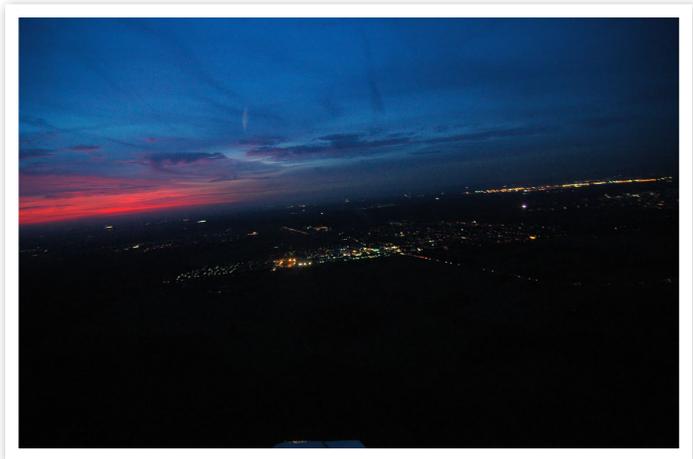


es sofort angeboten. Über die VOR's Ried und Coleman geht es dann nach Mannheim. Alles in allem ein problemloser, aber imposanter Flug, die Sicht betrug mehr als 50 Km und die Luft wahr sehr ruhig. Der Anflug in Mannheim gestaltete sich einfach, nur hat irgend jemand die Landebahn ohne vorherige Ankündigung geschätzt 30 cm höher gelegt, was dann auch prompt zu Abzügen in der "B"-Note führte. Der Rückflug war genauso problemlos und der Flugplatz Egelsbach im Prinzip nicht zu verfehlen, verfügt er doch nachts etwas weiter nördlich über ein *optisches* VOR mit drei langen Start- und Landebahnen. Drei weitere Platzrunden beenden den Flugtag, bzw. die Flugnacht.

Baden Airpark

Knapp eine Woche später - das Wetter im November ist halt manchmal launisch - stand dann ein weiterer Überlandflug an. Es sollte nach Karlsruhe/Baden Airpark gehen, einem ehemaligen Militärplatz, der nun zivil genutzt wird. Die Flugvorbereitung läuft mittels Flightplanner routiniert ab: Routenführung, "Weight and Balance", Berechnung der Start- und Landestrecke, NOTAMs abrufen und vor allem Wetter. Nun wird man sich fragen, ob man das alles wirklich braucht, schliesslich wird eine *Regent* sicherlich auf rund 2900 Meter Runway über ein 15 Meter Hindernis kommen, auch bei nasser Bahn - keine Frage. Nur, es gehört einfach dazu und in letzter Zeit häufen sich auch die Berichte von Kontrollen diesbezüglich. Und der Mehraufwand ist vernachlässigbar, bzw. quasi nicht vorhanden.

Bestens vorbereitet geht es dann los. Zuerst gibt es in der Luft ein wenig Konfusion wegen unserem Flugplan, Frankfurt wähnt uns unter IFR Flugregeln, merkt aber recht schnell, dass wir "nur" als Nacht-VFR unterwegs sind. Und wieder ging es fast direkt in den Luftraum CHARLIE rein. Nun, dies war der einfache Teil der Übung. Der erste Radarlotse war für mich nicht wirklich gut zu verstehen - aber Bernd machte ja den Funk. Kurze Zeit später dann die Aufforderung, auf Langen Radar zu wechseln, er war dann auch deutlich besser zu verstehen - und ich übernehme nun auch den Funk. Zur Strafe werden wir wenig später an Straßburg Approach weitergeleitet, die uns eigentlich nicht haben wollen. Der Hinweis, dass wir von Langen Radar weitergegeben wurden hilft dann doch enorm. Vor allem bei der Aufdeckung einer Lücke in meiner Flugvorbereitung.



Für Karlsruhe braucht man bei einem VFR Nachtanflug ein PPR. "Oh shit" denke ich, da habe ich wohl etwas übersehen und dabei habe ich schon meinen eigenen Bottlang, den ich auch für eben diese Flugvorbereitung herangezogen habe. Mich würde nur mal interessieren, wie viele Piloten mein Fehler dann auf dieser Frequenz mitbekommen haben? Nun, die Verständlichkeit von Straßburg Approach war - vorsichtig ausgedrückt - bescheiden, um nicht zu sagen, dass sie

an einem Tiefpunkt angelangte. Durch das vorherige Studium der Anflugkarte konnte man aber die Anweisungen interpretieren und entsprechend folgen. Unsere Informationen an Strassburg



über geplante Höhenänderungen für den Anflug unsererseits wurden seltsamerweise gut verständlich bestätigt. Hmmh, muss ich das verstehen? Letztendlich war dann der Rest wieder Routine und Karlsruhe/Baden Airpark glänzte mit einer absolut professionellen und völlig unkomplizierten fliegerischen Abfertigung, auch am Boden. Probleme wegen des fehlenden PPR's hatten wir auch nicht, eine Entschuldigung meinerseits reichte völlig aus. Ein schneller Pilotenwechsel und schon ging es zurück nach Egelsbach, vielleicht liesse sich ja die

Spätabfertigung verhindern, wenn wir bis 19 Uhr ankommen. Um es kurz zu machen, es wurden die teuersten 8 Minuten meiner bisherigen fliegerischen Laufbahn. Baden Airpark hatte die Starttrichtung gedreht, wir mussten in südlicher Richtung starten - weg von Egelsbach und von unserem Ausflugsort. Auch waren wir nur die Nummer zwei beim Start - schon waren die acht Minuten zusammen. Ansonsten verlief der Rückflug genauso gut, nur dass einige Radarlotsen wohl Schichtwechsel hatten. Dies trug zwar ungemein zur Verständlichkeit der Anweisungen bei, wurde aber auch mit einem zusätzlichen Frequenzwechsel "belohnt". Ein Rückenwind von rund 50 km/h in 6000 Fuss Höhe und ein Direktanflug auf Bahn 09 in Egelsbach halfen dann leider auch nicht mehr, die acht Minuten zu egalisieren. Egal, dafür war der Spassfaktor wieder einmal richtig hoch. Selbst die Navigation ohne VOR oder GPS, war sehr einfach. Die Autobahnen und Städte wie Mannheim sind nachts sehr gut zu erkennen und auch diesmal stellte der Flughafen Frankfurt Rhein/Main ein nicht zu übersehendes, weil stark erleuchtetes "Hindernis" dar. Habe ich eigentlich schon mal erwähnt, wie einladend die Landebahn 36¹ wirkt, wenn man von Süden her anfliegt? Wäre halt nur der letzte Flug, den man macht und Frankfurt hat uns in der Vergangenheit durchaus schon andere Highlights ermöglicht. Dass die Entscheidung zugunsten letzterem ausfällt dürfte wohl jeden klar sein.

Meine ersten Solos

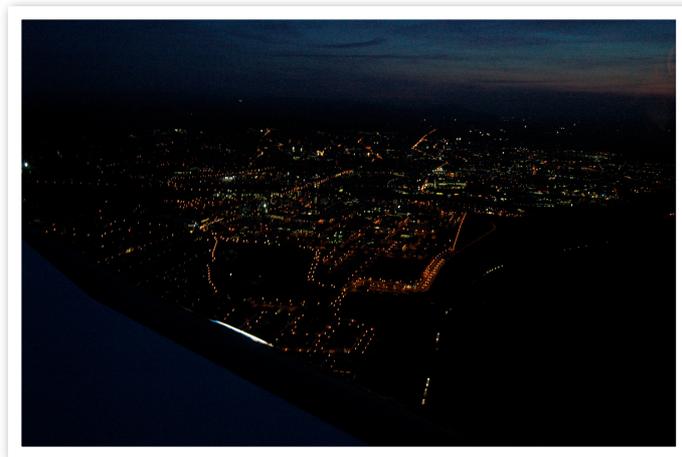
Nach über eine Woche Pause ist es wieder soweit. Meine ersten Soloflüge nachts stehen bevor. Allerdings gibt es zuvor eine LTA an unserer Maschine zu beachten, die zwingend vor dem nächsten Flug durchzuführen ist - zum Glück nur eine Sichtprüfung und keinerlei Beanstandung. Es kann also losgehen. Zuerst fliegt Reiner nach Mannheim und zurück. Danach ein zügiger Pilotenwechsel und es folgen noch zwei Runden mit Bernd als Fluglehrer. Die Sicht ist sehr gut, der Anflug leicht böig mit moderaten Seitenwind - bei der eigentlichen Landung allerdings ist davon wenig zu merken. Entsprechend gut klappen diesmal die Landungen und nun gibt es auch keinen Kobold mehr, der ständig die Mittellinie weiter rechts neu auf die Bahn aufgepinselt hat. Oder um bei Wolfgang's Sprachgebrauch zu bleiben: Es gibt keinen Grund mehr, die halbe Bahn - der Länge nach - zu entfernen. Nun ist noch Zeit für zwei Platzrunden alleine, die jedoch als

¹ Eigentlich ist es ja die Startbahn West (18) - eine Landebahn 36 gibt es nicht.

“Full-Stop” Landungen erfolgen müssen. Meine ersten Solo-Flüge nachts. Mit einem entsprechend breiten Grinsen steige ich dann auch aus der Regent aus. Und die nächsten Flüge sind dann auch schon geplant. Das Ende ist also absehbar ...

Das Ende

... oder etwa doch nicht? Ein paar Tage später geht es dann weiter. Ich bin als zweiter dran, zuerst eine eine Runde mit Fluglehrer - und tatsächlich: es klappt immer noch. Es fehlen noch drei “Full-Stop” Landungen um meine Nachtflugausbildung zu beenden. Allerdings ist ein wenig Vorsicht geboten, Lufttemperatur und Taupunkt sind nahezu gleich. Und vor lauter Fliegerei und Vorfreude über die fertige Nachtflugausbildung beende ich die zweite Landung nicht mit einem Abrollen von der Bahn, sondern mache ein “Touch & Go”. Der Groschen fällt mit dem Abheben; dann muss eben noch ein weiterer Start her. Kein Problem denke ich - Zeit ist ja noch genug. Allerdings habe ich dann die Rechnung ohne das Wetter gemacht. Der Platz geht so langsam zu und ich entscheide mich aufzuhören. Im Nachhinein habe ich mich wegen des “Touch&Go” so dämlich gefühlt, wie beim Versuch in einer neuseeländischen Apotheke “Essigsäure Tonerde” zur Behandlung von Mückenstichen zu kaufen - ohne den entsprechenden Fachbegriff im Englischen zu kennen. Heute bin ich da schlauer, aber damals ...



Das wirkliche Ende kommt dann nach drei Tagen Wartezeit am Ende der Woche; zuerst dürfen wir erst einmal angewandte Meteorologie “erfahren”. Niedrige Sichten und ebensolche Wolkenuntergrenzen lassen ein Fliegen nicht zu. Ein Hochdruckgebiet im Herbst / Winter ist halt nicht so schön und begehrenswert wie im Sommer. Obwohl, der November in diesem Jahr ist eher ein etwas zu kühl geratener mitteleuropäischer Durchschnittsommer, als denn Herbst oder sich ein

ankündigender Winter. Zwei weitere Starts und ich bin fertig mit der NVFR Berechtigung - nun fehlt nur noch der Eintrag im Luftfahrerschein...

Fazit

Nachtflug ist eine andere Art der Fliegerei. Wir waren bei den Streckenflügen stets auf einer (Radar-)Lotsen-Frequenz (nicht FIS, wie sonst üblich) und die Belastung durch die ständigen Frequenzwechsel und Hörbereitschaft empfand ich persönlich höher als das Fliegen auf einer FIS Frequenz, da wir uns mit den “großen” Fliegern wie Lufthansa und anderen den Lotsen teilten. Letztendlich ist das eine Sache der Übung, aber eben am Anfang ungewohnt. Grundsätzlich ist das Fliegen nachts bei entsprechender Sicht nicht viel schwieriger als bei Tag, sieht man von den Landungen ab. Hier war - jedenfalls für mich - eine gehörige Portion Umstellung notwendig, trotz

der rund 350 Starts auf der DR400 in den letzten beiden Jahren. Ich denke, es ist ein unschätzbare Vorteil, die Ausbildung auf einem Flugzeug zu machen, welches man bestens kennt - auf die HG zurückgreifen zu können war sicherlich ideal.

Zum Abschluss bleibt nur noch eines zu sagen: Vielen Dank an unsere beiden Lehrer, Wolfgang Weinreich und Bernd Wehrheim, die bei fliegbar Wetter stets zur Verfügung standen und überhaupt erst die Nachtflugausbildung in diesem Rahmen möglich gemacht haben. Ein grossen Dank auch an unseren Verein, der uns ganz unkompliziert die Regent zur Verfügung stellte. Nicht zu vergessen: der Flugplatz Egelsbach, der uns ebenfalls super unterstützt hat. So macht Fliegen wirklich Spaß! Danke auch an Horst-Walter Schwager, der Wolfgang und mich auf dem Flug nach Mannheim und zurück begleitet hat, für die Fotos in diesem Artikel.

