

Meine Ausbildung in der Flugschule AZ Soaring in Arizona/USA

Teil 3 – Oktober 2013



Bei meinem dritten Aufenthalt in Phoenix (Arizona) wollte ich mich an die praktische Prüfung für die Private Pilot License (Glider) wagen und diese so gut wie möglich bestehen. Beim ersten Besuch hatte ich die Solo-Berechtigung erworben und beim 2. Aufenthalt vor einem halben Jahr hatte ich mich ganz auf den theoretischen Teil mit dem FAA-Knowledge Test konzentriert.

Mein Fluglehrer Tom hätte mich nach dem Knowledge Test am liebsten gleich in die praktische Prüfung geschickt, aber ich stand nicht unter Zeitdruck und aus heutiger Sicht war meine Entscheidung genau richtig. Warum?

Der Lernstoff, der für den Knowledge Test zu erarbeiten ist, umfasst ca. 900 Fragen mit jeweils 3 Multiple Choice Fragen. Fast alle Fragen und Antworten sind bekannt und es ist eine reine Fleißaufgabe, sich die richtigen Antworten einzuprägen. Somit ist der Test relativ einfach zu bestehen, meine ich, zumal auch nur 70% richtig sein müssen.

Eine ganz andere Qualität hat der Oral Test, der auch zur praktischen Prüfung gehört. Hier kann, ich korrigiere, hier „muss“ der FAA-Examiner den gesamten Stoff aus allen Fachgebieten abfragen. Dafür steht ihm mit den Practical Test Standards (FAA-S-8081-22) eine 25seitige Checkliste zur Verfügung, die durch alle Bereiche von Theorie und Praxis führt.

Nach sorgfältigem Studium der Practical Test Standards war mir klar, dass mit dem Lernstoff des Knowledge Tests allein der Oral nicht zu bestehen ist. Die volle Konzentration auf den Knowledge Test hat zur Folge, dass dessen Inhalte sehr gut beherrscht werden, weitergehendes Wissen aber (von mir) zunächst etwas vernachlässigt wurde.

Ein kleines Beispiel, um dies zu verdeutlichen:

Es gibt ca. 20 unterschiedliche Signs, die den Verkehr am Airport regeln und lenken. Im Knowledge Test werden davon nur 3 oder 4 abgefragt. Der Examiner wird sich beim Oral garantiert nicht auf diese kleine Auswahl beschränken, sondern die Kenntnis aller Signs verlangen.

Und das ist ja sicherheitsrelevant und deshalb auch unbedingt erforderlich!

Mit anderen Worten: Nach bestandenen Knowledge Test geht es noch einmal zurück in die Fachbücher, um jetzt rundherum **alles** zu lernen (nicht nur mit Blickrichtung auf die 900 Fragen des Knowledge Tests).

Aerobatic den 1. Preis erfliegen. Das ist eine tolle Leistung und natürlich sehr werbewirksam für Arizona Soaring. Wir werden bestimmt wieder viele Gäste haben, zum Mitfliegen oder nur für ein Foto :o)



Es geht sofort an die Arbeit. Tom bespricht mit mir die weiteren Schritte zur Prüfungsvorbereitung und wir terminieren die praktische Prüfung auf den nächsten Dienstag.

Mein FAA-Examiner wird Tony sein, ein Fluglehrer und Tow-Pilot, der auch gelegentlich für Arizona Soaring tätig ist.

Ich fliege eine kurze Platzrunde mit Tom und bekomme dann gleich wieder das Solo-OK von ihm. Danach geht es ans Ausfeilen aller Manöver, die im praktischen Teil der Prüfung zu fliegen sind:

- Zwei 360 Grad Kreise, einmal rechts- und einmal linksherum während des Schleppts
- Manöver „Box the wake“.
- Manöver „Slag Recovery“.
- Trennung vom Tow-Flugzeug nach der Methode „Soft Release“.
- Steilkurven rechts und links,
- Stalls im Geradeaus- und im Kurvenflug
- Simulierte Off Field Landung
- 200ft Ziellandung

Da ich alle Manöver schon ausführlich im 2. Bericht beschrieben habe, gehe ich hier nicht weiter ins Detail. Mit etwas Übung klappt alles sehr gut und ich mache mir keine Sorgen, den praktischen Test nicht zu bestehen. Leider ist für die Prüfung vorgeschrieben, erst den Oral zu bestehen und erst danach in den fliegerischen Teil zu gehen – dabei würde ich doch viel lieber erst mal fliegen!

Ich habe das Gefühl, dass Tony, mein Examiner, mich auch jetzt im Vorfeld der Prüfung etwas beobachtet und so fliege ich alle Manöver besonders exakt, wenn er mein Tow-Pilot ist.

Später bei der Prüfung fragt er mich dann, ob es mich nervös gemacht hat, unter seiner Beobachtung zu stehen. Nein, hat es eigentlich nicht, vielleicht konnte ich sogar schon einige Pluspunkte sammeln.

In der Ground School, die auch eine Voraussetzung für die Prüfung ist, konzentriert sich Tom auf Tipps zum Ablauf der Prüfung, denn den Lernstoff habe ich bereits erarbeitet, und nun wäre es wohl auch zu spät, mit dem Lernen zu beginnen.

Schlechtes Wetter - ja, das gibt es auch in Arizona - führt zu einer Verschiebung des Prüfungstermins. Neuer Termin ist Samstag, 12. Oktober, 7 Uhr.

Wir gewinnen damit etwas Zeit für einen Abstecher nach Tucson und besuchen dort das Sonora Desert Museum. Ein Museum, das ich allen sehr empfehlen kann, die sich über die Pflanzen- und Tierwelt in der Sonora Wüste informieren möchten. Es wäre viel zu gefährlich, selbst auf Erkundungstour in die Wüste zu gehen, schon wegen der gefährlichen Klapperschlangen.



Vor dem Besuch des Museums haben wir uns im Internet informiert, ob es überhaupt geöffnet ist, denn wir haben seit unserer Ankunft „Government Shutdown“: 100tausende Staatsdiener sind im Zwangsurlaub, Nationalparks und viele Museen sind geschlossen.

Die Auswirkungen des Shutdown spüren wir auch bei der Anmeldung zur Prüfung am Vortag der praktischen Prüfung. Tom hat mehrseitige Formulare auf der Internetseite der FAA auszufüllen, um die Prüfung einzuleiten. Die Eingabe meiner Daten ist zwar möglich, aber eine Übertragung auf den Server der FAA funktioniert nicht. Nach mehreren Versuchen, die Daten gehen glücklicherweise nicht verloren, ruft Tom entnervt seine FAA-Kollegen an. Sie bieten an, uns ausnahmsweise in einer halben Stunde ein kleines Zeitfenster für den Upload zu öffnen. Es klappt!

Samstag, 12. Oktober – Praktische Prüfung:

Tony ist schon kurz vor mir in Estrella eingetroffen und hat eine Internet-Verbindung hergestellt, ohne die es nicht geht. Er begrüßt mich sehr freundlich und beruhigt mich soweit, dass die Prüfung dann sehr stressfrei ablaufen kann.

Dann erklärt er die Spielregeln. Er wird im Laufe des Oral Tests einige Szenarien entwickeln, die das Abfragen des Lernstoffs ermöglichen sollen.

Szenario Eins: Ich bekomme Besuch eines Freundes aus Deutschland, der mitfliegen möchte, vielleicht auch mal eine Ausbildung machen will, aber von der Fliegerei keine Ahnung hat.

Tony übernimmt also die Rolle meines Freundes und beginnt zu fragen.

Wir kommen gemeinsam zum Flugplatz. Er ist ängstlich: Wird das Flugzeug auch gewartet, wie oft, wo kann man sich darüber informieren, welche gesetzlichen Regularien dazu gibt es, wo finde ich die, bitte mal demonstrieren,

Es zieht sich über 5 lange Stunden hin, und Tonis Szenarien führen wirklich in alle Ecken des Lernstoffs.

In den meisten Fällen kann ich die Fragen korrekt beantworten. Einmal bei einer Unsicherheit gibt er mir die Möglichkeit, im Aeronautical Information Manual nachzublättern, denn der Umgang mit diesen Wälzern gehört auch zu den Anforderungen.

Besonders wichtige Kapitel sind natürlich Navigation und Wetter. Hier hatte ich als vorbereitende Hausaufgabe einen Streckenflug von Estrella nach Tucson vorzubereiten. Welche Ausweichplätze liegen an der Strecke, welche Höhen sind jeweils erforderlich, um eine Außenlandung zu vermeiden und nun die wichtigste Frage: Ist bei der heutigen Wettersituation, die ich per Internet einholen darf, ein Flug möglich oder nicht?! Ein Fehler hier wäre ein echtes KO-Kriterium.

Um 12 Uhr ist es endlich geschafft! „Oral bestanden“ verkündet Tony. Wir vereinbaren eine kurze Pause, um dann danach mit dem praktischen Test zu beginnen.

Jetzt nur nicht noch einen dummen Fehler machen! Ich bin jetzt PIC (Pilot in Command) und Tony mein Fluggast. Ein sorgfältiger Preflight Check, wie immer. Mein Gast ist bezüglich Anschnallpflicht und Verhalten im Notfall zu briefen. Dann spreche ich laut die Prozedur bei einem Seilriss unter 200 ft. Jetzt Haube schließen, Startsignal und los geht's!

Nur nicht die 200ft Meldung vergessen, **200ft!!!**

Es folgen die vorgeschriebenen Manöver, zunächst im Schleppflug und danach das ganze Programm, das nach dem Ausklinken vorgesehen ist. Tony ist ein angenehmer Fluggast. Nach jedem Manöver gibt es ein freundliches Schulterklopfen, so kann kein Prüfungsstress aufkommen.

Doch! Kurz vor der Landung bittet er um die Prelanding Checklist.

Prelanding Checklist? Noch nie gehört!

Jetzt nur nicht aus der Ruhe bringen lassen. Ich prüfe also alles, was man vor der Landung checken kann, wie ich es bisher auch gemacht habe und fliege weiter. Bei diesem Flug ist eine simulierte Außenlandung in einem markierten Feld auf dem Flugplatz vorgesehen. Es klappt!

Wird Tony wegen der fehlenden Prelanding Checklist jetzt verkünden, dass die Prüfung nicht bestanden ist? Soll ich ihm sagen, dass es in der Schulung nie vorkam und damit meinen Lehrer Tom auch noch belasten?

Tony erklärt, dass er hier in der Prüfung eigentlich nicht schulen darf, aber die Prelanding Checklist ist doch **RUFSTALL**.

RUFSTALL wie **R**adio, **U**ndercarriage, **F**laps, **S**peed, **T**rim, **A**irbrakes, **L**ook, **L**and.

Er erwartet, dass ich sie beim nächsten Flug verwende.

Ich versuche mir RUFSTALL einzuprägen und wir starten zum zweiten verkürzten Flug, der nur noch die Fähigkeit zur 200ft Ziellandung belegen soll.

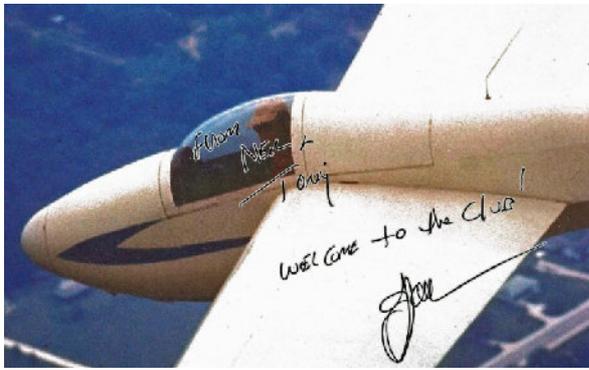
Es klappt, RUFSTALL und die Ziellandung direkt neben dem Windsack.

Du hast bestanden, sagt Tony und gratuliert als Erster. Er sieht ja auch, dass sein RUFSTALL mich verunsichert hat und erklärt seine Sicht auf dieses Akronym. Er findet es wichtig, diese Liste bei jedem Flugzeug zu verwenden, auch wenn unsere SGS 2-33 kein Radio hat, kein einziehbares Fahrwerk, keine Flaps und keine verstellbare Trimmung.

Ja, das macht Sinn, aber ich werde es trotzdem noch mit Tom besprechen.

Zurück im Schulungsraum von Arizona Soaring stellt Tony meinen vorläufigen Schein aus, der erst mal eine Gültigkeit von 120 Tagen hat. Wenn die begehrte Plastikkarte bis dahin noch nicht in Deutschland eingetroffen ist, würde er mir auch noch einen weiteren vorläufigen Schein schicken.

Dann gibt es noch ein ganz besonderes Geschenk von ihm. Ein Foto des Astronauten Neil Armstrong, der mit einem Glider auf dem Weg zu einem Weltraum-Einsatz ist und der Widmung „From Tony and Neil - Welcome to the Club“



Gleich am nächsten Tag sind dann schon zwei Gastflüge mit meiner Frau möglich. Sie ist begeistert, die Wüste aus der Segelflieger-Perspektive zu erleben.



Wir nutzen die restlichen Tage in Arizona für Ausflüge nach Sedona, Flagstaff und zum Apache Trail. Auch das Heard Museum, die Arizona State University und die Phoenix Public Library können wir noch besuchen.

Fliegerisch schule ich noch um auf den sportlichen Einsitzer SGS 1-26, und im nächsten Schritt geht es dann in die Kunststoff-Klasse, beginnend mit dem Grob 103 Twin Acro.

