

NACHTLANDUNG MIT HINDERNISSEN

Entscheidungsfindung Zwei Piloten sind bei Nacht unterwegs. An ihrem Zwischenziel wollen sie die Plätze tauschen für den Rückflug – doch erst einmal muss die Landung gelingen

ILLUSTRATION HELMUT MAUCH

Als stolzer Inhaber einer noch einigermaßen frischen VFR-Nachtberechtigung bin ich mal wieder meine gewohnte »Rennstrecke« geflogen: Lübeck–Kiel. Es war ein sternenklarer Himmel Anfang Dezember, allerdings war es recht windig. Normalerweise dauert die Strecke mit einer Cessna 172 etwa eine halbe Stunde, doch diesmal waren wir schneller. Neben mir saß mein Fliegerfreund Hermann, ebenfalls Pilot mit Nacht-VFR-Rating. Seine beiden Enkel (neun und elf Jahre alt) belegten stauend die Rückbank. Unser Plan war, dass ich den Hinflug durchführe und Hermann den Rückflug, entsprechende Flugpläne waren schnell aufgegeben.

Im langen Endanflug auf die Piste 08 in Kiel gab uns der freundliche Controller recht früh die Wetterinformationen – Wind aus 160 Grad mit 18 Knoten. In Lübeck waren es nur 12 Knoten. Ich hatte mich bisher immer an der sogenannten nachgewiesenen Seitenwindkomponente im Flughandbuch orientiert, für unsere »172« sind das 15 Knoten.

Ich musste ordentlich vorhalten und überlegte hin und her, dann verkündete ich meinen (vorläufigen) Entschluss: »Der Seitenwind ist mir zu stark, wir fliegen ohne Landung zurück nach Lübeck.«

Doch das sah Hermann anders und meinte, das wäre doch kein Ding und selbstverständlich auch legal. Schließlich sei die Seitenwindkomponente ein Wert, der nur eine Orientierung biete. Da er ungefähr dreimal so viel Flugerfahrung hat wie ich, auch sonst ein besonnener Pilot ist und mein Entschluss eh recht schwankend zustande kam, folgte ich seiner Argumentation.

Allerdings war ich mit dem Seitenwind deutlich gefordert, und so unterlief mir ein grober Fehler: Beim Sinkflug orientierte ich mich an der letzten querlaufenden Anflugbefeuerung statt an der grünen Schwellenbefeuerung. Das Ergebnis: Wir kamen deutlich zu tief an. Den Irrtum bemerkte ich erst, als wir die ersten Bäume passiert hatten, die vom Landescheinwerfer gespenstisch angeleuchtet wurden.

Ansonsten verlief die Landung glimpflich – außer, dass ich einen gehörigen Schreck in den Knochen hatte.



Das hätte leicht schiefgehen können. Der Rückflug verlief dann wie geplant.

Ich habe lange darüber nachgedacht, an welcher Stelle mein Anflug beinahe aus dem Ruder gelaufen wäre. Zunächst einmal habe ich mich nochmal mit der Flugplatzbeleuchtung im Allgemeinen vertraut gemacht. Das kann ich nur jedem Nachtflieger wärmstens empfehlen! Außerdem hätte ich mich mit Hermann besser absprechen müssen: Wenn man als Pilot in Command (PIC) seine Grenzen erweitern will und daher mit Erfahreneren fliegt, muss klar sein, ab welchem Zeitpunkt man Unterstützung braucht.

Und vielleicht das Wichtigste: Die letzte Entscheidung liegt immer beim PIC.

WORAUS HABEN SIE GELERNT?

Schreiben Sie uns Ihre Geschichte! Jede Veröffentlichung wird mit 80 Euro und dem Original von Helmut Mauchs Zeichnung honoriert. Ihre Anonymität stellen wir sicher – es sei denn, Sie wünschen eine Veröffentlichung unter Ihrem Namen. Zuschriften an: JAHR MEDIA, Redaktion *fliegermagazin*, Jürgen-Töpfer-Straße 48, 22763 Hamburg, oder an: redaktion@fliegermagazin.de

Mein Fazit:

- ➔ Ich frische vor jeder neuen Nachtflug-Saison das Thema Flugplatzbefeuerung auf.
- ➔ Vor dem Flug studiere ich die Befeuerung am Zielort und checke, ob ein PAPI vorhanden ist, mit dem sich der Gleitpfad prüfen lässt.
- ➔ Ich Sorge vor dem Flug für klare Absprechen, wenn ich von jemandem Unterstützung erwarte.