Erlebnisbericht CPL MEP/IR Training Juli 2012 – Januar 2013

Ende Juli kann ich - nach einer langen Theoriephase mit Prüfung beim BAZL in Bern – endlich mit der praktischen Ausbildung beginnen.
Zu Beginn der Ausbildung geht's als Einführung für eine Stunde in den DA42 Simulator um das Flugzeug bzw. das Cockpit und die vielen neuen Knöpfe kennenzulernen.

Am Ende der Einführung angekommen darf ich endlich Gas geben, eine Platzrunde fliegen und landen.
Gleich im Anschluss folgt dann der MEP-VFR Teil. „Juli? VFR? - Kein Problem!"
Denkste.. Das schlechte Wetter lässt grüssen und das gleich mehrmals. Beim dritten Anlauf klappt es dann doch und ich darf den Knüppel zum ersten Mal in der Hand halten – ein unglaubliches Gefühl.
„H-UK, wind 230 degrees, 5 knots ,cleared for takeoff runway 28!" – Der Puls steigt ich schiebe die Hebel nach vorne, die Motoren heulen auf, Fuss vom Bremspedal und los gehts!
„Centreline!" tönt es von rechts. Ich korrigiere… „Nöd aso starch, fiini inputs gää!" Ja aalles klar!
Zu diesem Zeitpunkt wirkt der Fluglehrer in seinem Sessel irgendwie ein wenig angespannt, ob sich das im Verlaufe der Ausbildung noch legen wird? Man wird es sehen. Ich sitze auch nicht gerade bequem, das hängt aber eher damit zusammen, dass ich aufgrund meiner Körpergrösse von nahezu 2 Metern nicht wirklich viel Platz in dieser Schüssel mit 2 Propellern habe.
Wir fliegen Outbound Route Echo und dann Richtung Züri East VOR um mal ein bisschen ein Gefühl für das neue und im Gegensatz zu der gewohnten Cessna recht schnelle Flugzeug zu bekommen. Power setzen, steigen, sinken, standard turns links und rechts und diverse Navigationsübungen sind an der Tagesordnung. Viel Neues lasse ich auf mich einwirken und geniesse es endlich wieder in der Luft zu sein.
Der erste Flug fühlt sich dementsprechend kurz an und wir landen schon viel zu früh wieder auf der Piste 28.
Zum GAC Sektor 3 rollen, Flugzeug einpacken, Debriefing und glücklich und zufrieden nach Hause fahren. Was für ein Tag!

Es folgt noch ein weiterer fast 4 Stunden langer VFR-Trainingsblock unter anderem nach Leutkirch, Friedrichshafen und St.Gallen. Natürlich ist das kein normaler Flug von A nach B: Es werden unter anderem Slow Flight, Stall Recovery, Steep Turns und unzählige Anflüge mit anschliessenden Platzrunden trainiert.
An diesem wirklich sehr heissen Spätsommertag – und die Glashaube der DA42 trägt nicht wirklich zur Kühlung bei -, lässt mich der Fluglehrer auf 5500 Fuss in der Nähe von St.Gallen noch mehr Schwitzen, indem er einen Triebwerksausfall simuliert und mich so zum Handeln zwingt: „**Engine failure**!" „**Power** – full power!" "**Performance** – gear up, flaps up!" "**Analyse** – Right engine failure!" „**Action** – Right engine idle, right engine master off!"
Darauf folgen noch ein paar Anflüge in St.Gallen mit simulierten Triebwerksausfällen sowohl im Endanflug als auch im Steigflug bevor es wieder zurück nach Zürich geht.
Spannende Lektionen im Simulator folgen. Die Lektionen sind so ausgelegt, dass man Schritt für Schritt in die Materie der IFR-Fliegerei eingeführt wird.
Zu Beginn muss man beispielsweise eine vorgegebene Route (ein sogenanntes Pattern) abfliegen mit Instruktionen wie steigen, sinken, steep turns, Go around etc. Später wird es dann umfangreicher und komplexer.
Die ersten Anflüge folgen mit Berechnung wo man anfangen soll zu sinken und mit welcher Sinkflugrate und Geschwindigkeit. Weiters wird man auch erstmals mit den 5T und 6P- Regeln konfrontiert.

Dann folgt schon der erste reale IFR Teil, der insgesamt 5 Stunden beinhaltet. Hier geht es vor allem darum die Grundlagen, die man bisher gelernt hat, korrekt anzuwenden und zu vertiefen. Der Fluglehrer unterstützt in dieser Phase noch enorm. Planen und vorbereiten muss man die Flüge selbst mit allem was dazugehört. Also konsultiert man als erstes die relevanten Karten und bastelt sich eine Route von A nach B zusammen.

Zur Vorbereitung gehört auch unter anderem Flugpläne aufgeben, Zoll anmelden, Flugzeug vorbereiten („auspacken“, betanken, Enteisungsflüssigkeit besorgen usw.) Hier bekomme ich erstmals den Zeitdruck zu spüren, wenn mal etwas nicht nach Plan verläuft sprich länger dauert als geplant. Schliesslich starten wir nach ausführlichem Briefing mit klitzekleiner Verspätung bei schönstem Wetter von St.Gallen aus nach Memmingen und anschliessend direkt nach Salzburg. Hier staune ich das erste Mal wie gut die ATC funktioniert: Wir bekommen dauernd Abkürzungen; da wir aber auf einem Trainingsflug sind wollen wir die Route so fliegen wie wir sie geplant haben. Von der Anflugkontrolle werden wir schön auf die ILS 16 in Salzburg aufliniert und ich melde mich beim Tower: „Salzburg Tower Grüüezi, HB-LZR established ILS 16!“ Die Antwort folgt auf dem Fuss: „HB-LZR Solzbuag Tauwa, Seeeawuuus, namba tuu cleerd tuu länd!“
Kurze Funkpause (Schallendes Gelächter im Cockpit) dann antworte ich: „Number 2, cleared to land, HB-LZR!“ Nach dieser warmen Begrüssung verbringen wir den Abend in Salzburg und lassen es uns bei einem deftigen Abendessen gut gehen bevor es am nächsten Tag wieder weitergeht. An so ein Leben könnte ich mich definitiv gewöhnen!
Am Tag darauf führt uns unsere Reise noch nach Nürnberg, Augsburg und schlussendlich zurück nach St.Gallen.

Nach den ersten realen IFR-Flügen folgt ein längerer Block mit unzähligen Lektionen im Simulator. Diese Lektionen können individuell mit dem Fluglehrer vereinbart werden und jede Lektion stellt auch gleichzeitig einen Leistungsnachweis dar: Das heisst, jeder Flug wird im debriefing sowohl vom Fluglehrer als auch vom Flugschüler analysiert und Stärken und Schwächen herausgearbeitet – So wird eine kontinuierliche Leistungssteigerung garantiert.
Unter anderem lernt man wie Holdings und Procedure Turns geflogen werden und wie man korrekt interceptiert.

Dann folgen Precision, Non-Precision Approaches und Circlings auf diversen Flugplätzen wie Wien, Basel, Bern, St.Gallen, Zürich, Genf und Friedrichshafen. Darauf folgen die ersten SID’s (Standard Instrument Departures) auch auf diversen Flugplätzen weil jeder Flugplatz seine eigenen und teilweise sehr speziellen Abflugverfahren hat. Der Schwierigkeitsgrad der Übungen wird kontinuierlich gesteigert, vorallem dann wenn der Fluglehrer merkt, dass man sich „zu wohl“ fühlt. Das ein oder andere Problem oder mehrere Probleme gleichzeitig tauchen dann urplötzlich und im ungünstigsten Moment auf. Folglich muss man diese Probleme erkennen, analysieren und abarbeiten. Es geht hier vorallem darum, den Überblick zu bewahren, was denn momentan wirklich Priorität hat und was vernachlässigt bzw. in einem ruhigeren Moment abgearbeitet werden kann. Immer getreu dem Motto „Aviate, Navigate, Communicate!“

Später kommt dann die Bedienung des Autopiloten dazu. Der nimmt einem schon ziemlich viel Arbeit ab ist aber auch nicht fehlerfrei, deswegen muss man immer bereit sein einzugreifen. In diesem Teil folgen auch die ersten Flüge von A nach B (z.B.Basel-Stuttgart): Hier wird jetzt alles, was man in den vorigen Lektionen gelernt hat in einen Flug integriert. Es wird immer komplexer und schwieriger: Beispielsweise muss man Anflüge mit starken Seitenwinden beherrschen bei gleichzeitigem

Konzentration und Alpenschönheit

Auftreten von diversen technischen Problemen. In dieser Phase muss man auch im Reiseflug auf Überraschungen gefasst sein, was den Stresslevel kurzfristig in die Höhe treibt. (Der Stresslevel des Flugschülers ist grösstenteils von der Laune des Fluglehrers abhängig…)
Hat man alle Lektionen erfolgreich bestanden geht's für den letzten Schliff für ca.10 Stunden wieder aufs reale Flugzeug. Das Motto dieser Phase lautet (gemäss Fluglehrer): „Du fliegst, ich schaue zu und sage nichts!" oder kurzgefasst: „ isch alles up to you, hä!" – Will heissen ich muss, darf, kann alles selber machen.

Dazu haben wir unsere Basis aus diversen operationellen Gründen von Zürich nach St.Gallen verlegt: St.Gallen ist viel kleiner und deswegen schlicht und einfach unkomplizierter, man ist viel schneller in der Luft und kann somit einiges an Zeit einsparen.
Insgesamt sind wir 3 Tage unterwegs:
Am ersten Tag fliegen wir die Route Zürich – Memmingen – Friedrichshafen – St.Gallen. Für Memmingen sind 2 ILS-Anflüge auf die Piste 24 geplant: Der Erste ohne Vorkommnisse, der Zweite mit einem simulierten Motorausfall. Das heisst der Fluglehrer sucht sich einen der beiden „Hebel" (Power levers) aus, den er zurückzieht mit dem Kommentar (oder meistens auch ohne): „Dää, häsch etz nüme!" Die Vorgehensweise ist genau dieselbe wie im Simulator: Power, Performance, Analyse, Action! Flugrichtung und Geschwindigkeit überwachen und gegebenenfalls korrigieren. In diesem weit fortgeschrittenen Stadium der Ausbildung ist dies schon fast Routine und stellt eigentlich keine grosse Herausforderung mehr dar.

In Memmingen machen wir eine kurze Kaffee-Pause bevor wir weiter nach Friedrichshafen fliegen. Hier machen wir jeweils einen ILS und GPS Anflug mit anschliessendem Holding. Mittlerweile ist es dunkel und ich geniesse die Aussicht auf das Lichtermeer unter mir. Nach dem Holding fliegen wir per Vectoring nach St.Gallen wo wir schön auf die ILS 10 aufliniert werden und kurz darauf sanft landen. Flugzeug einpacken, Taxi zum Hotel, debriefing im Restaurant, Abendessen, schlafen.
Gut erholt besprechen wir am Frühstückstisch das Weitere vorgehen.
Da das Wetter Richtung Westschweiz vielsprechend ist, entscheiden wir uns dafür die Y und Z – Flüge zu absolvieren, die laut dem Trainings Handbuch obligatorisch sind.
Die geplante Route am zweiten Tag: St.Gallen – Les Eplatures – Sion – Friedrichshafen – St.Gallen.

Boxenstop in Memmingen

Bei niedriger Wolkendecke starten wir in St.Gallen. Kurz nach dem Start durchstossen wir die graue Masse und die Sonne lacht uns entgegen.
Reinhard Mey kommt mir sofort in den Sinn „Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein..!" – Und genauso ist es auch, zumindest was die Emotionen und Gefühle betrifft, der Luftraum bzw. die ATC heutzutage lässt ja bekanntlich nicht gerade viel Raum für Freiheit.

In musikalischer Begleitung von Reinhard Mey fliegen wir also Richtung Grenchen und machen dort einen VOR – Anflug auf die Piste 25 mit Go Around Richtung Willisau, wo wir dann den IFR Flug canceln und VFR nach Les Eplatures weiterfliegen. Jetzt scheint der Fluglehrer fast schon gelangweilt mit verschränkten Armen auf dem rechten Sitz zu verweilen. Er vertreibt sich die Zeit auch öfters mit Fotos schiessen, die wie ich finde recht gelungen sind. Ein gutes Zeichen, das Vertrauen in meine Fähigkeiten ist also im Vergleich zum Beginn der Ausbildung gestiegen. Les

Eplatures bietet sich uns wolkenfrei an, was zu diversen Übungen einlädt. Engine Failures, Slow Flight, Unusual Attitudes etc. Ungewöhnliche Fluglagen ist sicher kein unerhebliches Thema, was die Vergangenheit bei so manch einem Flugunfall gezeigt hat. Man gibt die Kontrolle an den Fluglehrer ab und macht die Augen zu. In der Zwischenzeit bringt der Fluglehrer die Maschine in eine ungewöhnliche Lage und wenn das Kommando „Your controls!“ kommt,öffnet man die Augen wieder und bringt das Flugzeug, das irgendwie schief in der Luft hängt, wieder in den Horizontalflug.
Nach diesen Übungen landen wir und gönnen uns im Flugplatz Restaurant ein ordentliches Mittagessen. Mittlerweile haben sich die Wolken grösstenteils aufgelöst und wir fliegen gestärkt via

am Sanetschpass

Fribourg, Gruyere, Saanen und Sanetschpass nach Sion wo man uns einen freudigen Empfang bereitet: Schon beim Erstaufruf wird uns die Landung verweigert. Der Tower meldet sie hätten aufgrund der Bauarbeiten und der daraus resultierenden eingeschränkten Parkmöglichkeiten keinen Platz mehr für uns. Da hätte wohl jemand anrufen müssen…?

Nach kurzer Lagebesprechung entscheiden wir uns via Sanetschpass zum Willisau VOR zu fliegen wo wir dann von VFR zu IFR wechseln. Von Willisau aus wollen wir dann nach Friedrichshafen. Unsere „kleine“ Planänderung muss natürlich mit der ATC koordiniert werden was zum Glück nahezu reibungslos funktioniert. In Friedrichshafen fliegen wir nach einem ILS Anflug noch zwei Platzrunden mit simuliertem Motorausfall. Im Anschluss geht es wieder zurück zu unserer Wahlbasis St.Gallen via Vectoring und ILS 10.
Ein sehr anstrengender, ereignisreicher aber toller Tag geht zur Neige und wir schlagen unser Quartier wieder im selben Hotel auf.
Am letzten Tag fliegen wir die Route: St.Gallen – Memmingen – Bern – Zürich.
Eigentlich wollen wir von Memmingen aus nach Grenchen und dann nach Bern, jedoch müssen wir während des Fluges umplanen, da Grenchen sehr schlechtes Wetter sprich „Freezing Rain“ meldet und das für unser Flugzeug ein Ding der Unmöglichkeit ist. Deshalb müssen wir auf unseren Ausweichflugplatz Bern zurückgreifen. Natürlich muss unser Vorhaben der ATC gemeldet werden, die dann alles Weitere koordiniert. In Bern ist das Wetter akzeptabel und wir entschliessen uns dort zwei NDB-Anflüge und einen ILS Anflug zu absolvieren.
Wir beschliessen ein bisschen in Bern zu verweilen, bevor es für den letzten Flug zurück nach Zürich geht.
Ich lasse nach dem Einholen der Startup Clearance und Abflugsroute die Motoren an während genau vor uns eine Gulfstream zum Parken eindreht. Wir werden ordentlich wachgerüttelt, das Ding hat offensichtlich Kraft. Jetzt haben wir auch gespürt wer mehr Leistung hat. Wir bedanken uns recht herzlich beim Tower für die erfolgreiche Koordinierung dieser Weckaktion und fliegen zurück nach Zürich wo wir ereignislos in der Dunkelheit, nur geblendet von der Pistenbeleuchtung butterweich landen und zu unserem gewohnten Standplatz rollen. Ausbildung erfolgreich beendet und ready für die Prüfung!

Ich möchte mich an dieser Stelle nochmals recht herzlich bei meinem Fluglehrer Ernst Müller bedanken. Es war eine lehrreiche, amüsante und tolle Zeit!

Carlo Kaufmann

Flight Crew