

Pilot und **Flugzeug**

ARCHIVAUSZUG

Ausgabe 2010/06

Erstellt für: Maslaton

Kundennummer: 203428

Bestellung: 1006-0866 vom 22. Juni 2010

Seiten: 4

Pilot und Flugzeug ist ein unabhängiges Fachmagazin für engagierte Flugzeughalter und Piloten von Singles, Twins, Turboprops und Businessjets. Es erscheint monatlich und beschäftigt sich primär mit der Allgemeinen Luftfahrt in Europa.

Herausgeber:

Airwork Press GmbH

Flugplatz 2

D-63329 Egelsbach

Telefon: +49 (0) 6103 8314 188

Telefax: +49 (0) 611 4465 2639

E-Mail: abo@pilotundflugzeug.de

www.pilotundflugzeug.de

Nachdruck und Vervielfältigung nur mit Genehmigung der Airwork Press GmbH
Copyrights by Jeppesen Airway Manual Services Flight Information, Frankfurter Strasse 233, 63263 Neu-Isenburg.
Copyrights non-navigational maps by Central Intelligence Agency, Office of Public Affairs, Washington, DC 20505

Cheyenne Rating oder wie man mit LH Bremen einen Indianer in den Schein kriegt

EIN ERFAHRUNGSBERICHT VON PROF. DR. MARTIN MASLATON

Vor nunmehr fünf Jahren flog ich erstmals Turboprop, konkret die Cheyenne IA PA-31. Der Flug von Leipzig nach Paris erfolgte in Begleitung eines „single hand instructors“. Dabei ist es bis heute geblieben und spätestens der Betrieb einer Cheyenne IIIA PA-42 macht dies aus vielen Gründen sinnvoll. Sinnvoll zum einen wegen der Vielzahl der Systeme, vor allem aber auch wegen der Art und Weise, wie man diese Flugzeuge betreiben sollte. Die Flugzeuge müssen professionell – in meinem Fall in einem eigenen Unternehmen mit AOC – eingesetzt werden. Bei allem anderen „stehen sie sich nicht nur kaputt“, sondern werden auch ihrer Bestimmung kaum gerecht.

Man steht also vor der Frage, entweder selber so einen Betrieb aufzubauen oder „qualifizierter“ Charterkunde zu sein. Wenn man ohnehin zu zweit fliegen muss bzw. vor dem Rating und auch aus Sicherheits- und Bequemlichkeitsgründen im positivsten Sinne den „single hand instructor“ braucht, ist qualifiziertes Chartern meines Erachtens die richtige Methode. Für mich am Standort

EDDP ist dies auch deshalb der Fall, weil hier zwei Cheyenne IIIA PA-42 in einem Flugbetrieb vorhanden sind, vor allem aber auch wegen der Art, wie ich das Flugzeug nutze: Ich komme zum Platz, alles ist fertig von der Planung bis zum Tanken, ich steige mit Kolleginnen und Kollegen ein, fliege zum Zielort und kann den Flieger dort stehen lassen. Alles Weitere wird übernommen und ich kann meiner Arbeit nachgehen, um dann abends wieder zu Hause zu sein. Der Freude am Gerät tut das übrigens keinen Abbruch, – unter Kostengesichtspunkten eher im Gegenteil; außerdem hat man nicht „noch ein Unternehmen am Hals“ (genauer, die dazu gehörenden Behörden).

Dies ändert allerdings nichts daran, dass das Fliegen der Maschine, wie der IFR-Betrieb überhaupt, regelmäßig geübt sein will. Wie die Leser möglicherweise wissen, habe ich dazu einen doch sehr komplexen Simulator bauen lassen, – aber das ist eine andere Geschichte (siehe www.maslaton.de, – dort Luftverkehr). Das Gerät hat dafür gesorgt, dass ich die Normalverfahren und teilweise auch „einfache“ Notfallverfahren selber current halten kann. Auch ist eine Vorbereitung außergewöhnlicher Plätze sinnvoll.

Warum dann überhaupt noch ein Rating?

Einmal ist dies verursacht durch einen zugegebenermaßen vorhandenen ausgeprägten Ehrgeiz und zum anderen war/ist der „single hand instructor“ auch nicht immer griffbereit. Und vor allem ist ein vernünftiges Rating letztlich die Ausbildung, die man auf einem solchen Flugzeug haben sollte.

Also los geht's mit dem Rating ...? Nicht so schnell, schließlich gibt es das vernünftige/unvernünftige HPA (vgl. *Pilot und Flugzeug* Ausgabe 2008/10). Positiverweise hat sich hier etwas verändert. Bekanntlich werden ausländische HPA-Theorieprüfungen inzwischen anerkannt, sodass diese Hürde zügig erledigt werden konnte.

Wie und wo also das Rating machen? Soweit ich weiß, gibt es in Europa eine Firma in Ex-Jugoslawien (Ex JAT) sowie auch noch eine Möglichkeit in der Schweiz; andere mag es auch geben.

In Betracht kommt auch die Möglichkeit als sich Freelancer in einer Firma ausbilden zu lassen. Dies mag kostengünstiger sein, ist aber meines Erachtens extrem zeitaufwendig.

Was bleibt? Oder was blieb bisher? Die Lufthansa und AeroWest. Lufthansa hat bis Ende Februar noch den „Fullflightsimulator“ betrieben und da ich ohnehin im vergangenen Jahr einige Stunden absolviert hat-

te, konnte ich das Rating dort machen. Das LBA bzw. die entsprechenden Vorschriften

Im Verfahren steht zunächst das Abschalten der Gearwarning. Genau das meinte ich eigentlich zu tun, als ich den entsprechenden Knopf betätigte ... Tatsächlich verstummte die Gearwarning auch. Allerdings nur deshalb, weil ich das Fahrwerk herausgeschossen hatte.

verlangen dazu noch für Externe eine TRO, dies ist AeroWest in Hannover –, ein eingespieltes Verfahren.

Ich hatte das große Glück, dieses Rating bei Ex-LH-Ausbildungskapitän Jochen Schumacher machen zu dürfen. Jochen Schumacher hat ganze Generationen von Lufthanseatens auf dem Simulator ausgebildet. Die Normalverfahren „saßen“ von Beginn an ganz gut. Will man nicht zu viel Zeit aufwenden, sollten sie wirklich sitzen, sei es nun durch ein anderweitiges Trainingsmodul oder aber durch ein anderes möglichst professionelles Flight Training Device. Normalverfahren heißt wetterbedingt natürlich immer „Minimawetter“. Sich daran zu gewöhnen schadet nicht!

„In the heat of the battle“

Wie wichtig die Notfallverfahren sind, zeigten mir insbesondere das Verfahren bzw. das Durchführen einer Decompression Procedure. Obwohl ich darauf vorbereitet



Unten: Der Cockpit-Procedure Trainer der DC-9 wird in den Keller des Rohbaus des Autors gehievt.

Der Simulator arbeitet auf Basis von AeroSoft. Die Hardware steuert den Elite Sim an, die Grafik stammt vom FS-10.

war, unterliefen Fehler: Da der Thrust sofort auf null zurückgezogen wird und die Props nach vorne gehen, dröhnt das Gearwarning laut, und sämtliche mit dem Zustand des Flugzeugs im Zusammenhang stehende Warnanzeigen leuchten auf. Man kommt sich vor wie in einem schreienden Flipperautomat. Im Verfahren steht zunächst dementsprechend das Abschalten der Gearwarning. Genau das meinte ich eigentlich zu tun, als ich den entsprechenden Knopf betätigte ... Tatsächlich verstummte das

Gearwarning auch. Allerdings nur deshalb, weil ich das Fahrwerk herausgeschossen hatte! Bei der Cheyenne IIIA befindet sich die Gearwarning-Anzeige, die man unverriegelt betätigen kann, direkt neben der Vorrichtung zum „Herausschießen“ des Fahrwerks.

Jochen Schumacher meinte, dass praktisch die Hälfte aller Piloten diesen Fehler in „the heat of the battle“ macht.

Dass man so etwas im realen Flieger weder übt noch tun kann, versteht sich von selbst. Ach und übrigens, schon mal bei minimalem Wetter in Vollkonfiguration hinter dem Outer

Ach und übrigens, schon mal bei minimalem Wetter in Vollkonfiguration hinter dem Automarker einen Runaway-Trim probiert?

Marker einen Runaway-Trim probiert? Ja, ja, natürlich wissen wir, dass man dann „ganz einfach“ die Sicherung links für die Trimmung zieht und alles ist gut. Da der Autopilot beim Runaway-Trim aussteigt bzw. sowieso disconnected werden muss, denkt man sich das Ganze vielleicht relativ einfach, ... von wegen!

Man verliert sofort entweder den Glideslope oder den Localizer oder beides. Es gibt da nur eins, halten und manuell die Landung durchführen. Ich jedenfalls hatte so viel Höhe verloren und Ablage erzeugt, dass es anders nicht gegangen wäre. Aber dafür ist das Simulatortraining ja da; beim zweiten Mal klappte es schon viel besser.

Sämtliche Single-Engine-Manöver, Goarounds in diversen Konfigurationen lassen sich im Sim üben und ggf. auch unproblematisch wiederholen. Natürlich gilt dies

auch für Multitasking, also Verbindung diverser Notverfahren. Die praktische Ausbildung im Sim umfasst:

- 16 Stunden im Sim,
- knapp vier Stunden Landetraining im Flieger in EDDW,
- Kosten: 11.000 bis 13.000 Euro inkl. Gebühren und Unterkunft ohne An- und Abreise nach EDDW.

Zukunft des Simulators in Bremen unklar

Ich kann eigentlich nur empfehlen, so sein Rating zu machen, wenn man einen solchen Indianer betreiben möchte. Oder sollte ich vielleicht sagen, früher konnte ich fröhlich empfehlen, bei Lufthansa dieses Rating so zu machen? Aus betriebsinternen Gründen und weil

Lufthansa sich von dem Muster trennt, wird der Simulator momentan nicht mehr betrieben. Die Aufgabe für die „P&F-Gemeinde“ ist meines Erachtens klar: Jochen Schumacher hat sich bereit erklärt, seine Tätigkeit auf dem Gerät fortzusetzen. AeroWest würde wohl auch als TRO weiter fungieren, wenn die Auslastung gewährleistet wäre. Neben diversen Operators, die sich dazu schon bereit erklärt haben, wäre es sicherlich sinnvoll, fortlaufend für Nachschub zu sorgen, der dann auch unproblematisch ab Egelsbach die PA-31 unter ähnlichen Voraussetzungen wie hier skizziert fliegen kann.

Wenn Sie also Interesse an professioneller Aus- und Weiterbildung der Muster PA-31/42 haben, dann wenden Sie sich am besten an AeroWest (www.aerowest.aero) oder an:

 martin@maslaton.de