



Mit der Beech nach Südskandinavien



Hallo Zusammen ich bin Damiano und absolviere momentan die modulare Ausbildung zum Linienpiloten. Die praktische Berufspilotenausbildung, kurz CPL genannt, ist ein integraler Teil dieser Ausbildung. Im folgenden Bericht möchte ich einen Einblick geben wie eine praktische CPL-Ausbildung verlaufen kann und zusätzlich noch ein paar Tipps für vor Ort.



*HB-EJW auf der
Karup Airbase in
Dänemark*

Das Flugzeug – Beechcraft BE36 Bonanza

Die BE36 wird seit über 60 Jahren in verschiedenen Versionen von der Beech Aircraft Corporation gebaut. Die neueste Version wird als G36 bezeichnet und ist mit einem Garmin G1000 Cockpit ausgerüstet. Das Flugzeug wird dank seiner Reichweite als Reise- und Geschäftsflugzeug vermarktet. Es kann jedoch, dank des einziehbaren Fahrwerks, verstellbarem Propellers und möglicher IFR Zulassung, auch perfekt als fortgeschrittenen Schulungsflugzeug für die CPL-Ausbildung eingesetzt werden.

Unser Flugzeug die HB-EJW verfügt über all diese Vorzüge ist jedoch mit analogen Instrumenten ausgerüstet. Zu den Leistungsdaten gehört jedoch eine maximale Flugzeit von über sechs Stunden bei einer Geschwindigkeit von 160 Knoten.



1. *Altenrhein*
2. *Hannover*
3. *Karup AB*
4. *Billund*
5. *Malmö*
6. *Heringsdorf*
7. *Zürich*

CPL-Ausbildung und Strecke

Im Folgenden möchte ich noch kurz auf das CPL und die Strecke eingehen. Innerhalb von fünf Tagen haben wir mit neun Flüge mit einer Blockzeit von 15:32h erreicht.

Bei der Berufspiloten-Ausbildung wird der Schwerpunkt auf längere Überlandflüge ins Ausland gelegt und die dazu notwendigen Vorbereitungen und Gesetzgebungen kennengelernt. Zusätzlich sind mindestens 5h auf einem „Complex Airplane“ vorgeschrieben, in diesem Fall die BE36. Ich habe mich jedoch aus verschiedenen Gründen dafür entschieden, alle 15h auf der BE36.

4 Länder, 5 Tage, 7 Flugplätze, 9 Flüge und unzählige Erinnerungen und Eindrücke. So kann man den ganzen Trip zusammenfassen. Auf den folgenden Seiten gehe ich auf die einzelnen Strecken, Flughäfen und Routen ein.



LSZR-EDDV, 03:00h

EDDV (Hannover)

-Landegebühr je 24Fr.

-Nettes/neues GAC

Hotel Maritim

-Lage am Airport

-DZ pro Nacht 195Fr.

1.Tag

Mein Fluglehrer und ich trafen uns gegen Mittag und besprachen noch einmal kurz die zu fliegende Route. Als alle Flugvorbereitungen abgeschlossen waren, gingen wir zum Flugzeug um uns für die nächsten fünf Flugtage einzurichten. Nach einer Einweisung in die Feinheiten einer Vorflugkontrolle und einer Instrumenteneinweisung, rollten wir zur Tankstelle. Da wir ja einen Schulungsflug ins Ausland durchführten, konnten wir die 102 US Gallonen fassenden Tanks mit Zollfreiem Treibstoff auffüllen.

Schon kurze Zeit später konnten wir zur Piste 28 Rollen und unseren Flug starten. Der Hauptfokus auf diesem Flug lag ganz klar im kennenlernen der zahlreichen Systemen und der neuen Checkliste. Als ich mich von den vielen neuen Eindrücken im Flugzeug losreißen konnte, sah ich am Himmel ein wunderbares Farbenspektakel. Nach einer kurzweiligen Zeit befanden wir uns schon im Anflug auf Hannover. Nach einem lehrreichen Flug und zuvorkommender Behandlung im GAC suchten wir das Hotel Maritim am Flugplatz auf, wo wir die Nacht verbrachten.



EDDV-EKKA, 02:22h

EKKA-EKKA, 00:52h

EKKA-EKBI, 00:37h

EKKA (Karup AB)

-Landegebühr 3-8Fr.

Zuzüglich Handling

-PPR (Militärbasis)

EKBI (Billund)

-Landegebühr je 16Fr.

*-Hotel wurde durch
das GAC Personal
gebucht*

Hotel Svanen

-10min zu Fuss

-EZ pro Nacht 201Fr.

Ausflugs-Tipp

-Hauptsitz von LEGO

*-Legoland 10 Minuten
vom Flugplatz entfernt*

2.Tag

Bei schlechtem Wetter verliessen wir gegen Mittag Deutschland in Richtung von Dänemark. Auf diesem Flug stand die Streckennavigation in allen Facetten im Fokus, zusätzlich konnte ich mich an die neuen Instrumente gewöhnen. Nach mehr als zwei Stunden Flug erfolgte schliesslich die Landung, auf einer fasst drei Kilometer langen Landebahn, in Dänemark.

Nach einer kurzen Bodenzeit entschieden wir uns ein paar Platzrunden in Karup zu fliegen. Dies auch wegen der billigen Landegebühr. Diese beläuft sich für die erste Landung auf 8Fr. und jede weitere auf 3Fr. plus eine einmalige Handlinggebühr von 75Fr.

Als wir zur ersten Platzrunde ansetzten meldete sich ein Dänischer Luftwaffenhelikopter der ebenfalls mehrere Platzrunden fliegen wollte. Dies wurde der Besatzung gewährt und so starteten Sie hinter uns zu ihrem Trainingsflug. Im gleichen Moment war ich mit Fahrwerk, Verstellpropeller und Checklisten-Arbeit beschäftigt. Durch das ständige Wiederholen aller Arbeiten stellte sich eine gewisse Routine ein und die Abläufe wurden flüssiger und schneller abgearbeitet. Nach der Landung tankten wir unser Flugzeug und begliche alle Rechnungen.

Da das nächste Hotel ein ganzes Stück entfernt war entschieden wir uns noch einen kurzen Flug zu machen. So flogen wir am späten Nachmittag nach Billund, wo wir nach einer knappen halben Stunde ankamen. Am Flugplatz angekommen wurde direkt aus dem GAC ein Hotel gebucht. Dieses befindet sich zu Fuss etwa 10 Minuten vom Flugplatz entfernt.





EKBI-ESMS, 01:35h

ESMS (Malmö)

-Landegebühr je 59Fr.

*-GAC befindet sich
direkt rechts von der
Sicherheitskontrolle*

Hotel Moment

-Malmö Zentrum

-EZ pro Nacht 130Fr.

*Shuttlebus vom Flug-
platz in die Stadt und
zurück p.P*

-Flygbussarna 25Fr

Restaurant-Tipp

*-Mando Steakhouse
and Bar, Malmö*

3.Tag

Am Morgen entschieden wir uns nach Malmö zu fliegen. Das Gelände über was wir flogen war sehr flach und stellte dieses mal eine nicht allzu grosses Hindernis dar. Vor dem Start erzählte mir mein Fluglehrer noch eine Geschichte, die er mit einem Linienflugzeug in Malmö erlebt hat. Sie flogen das Flugzeug spät abends in die Wartung und holten es ein paar Tage später wieder ab. Als er sich erkundigte wo das Flugzeug stehe wurde ihm gesagt er solle sich mit der Crew beim gelben Hangar melden. Er lächelte und sagte ich solle nach dem gelben Hangar Ausschau halten.

Die Platzrunden am Vortag haben mir sichtlich gutgetan, denn alles lief viel flüssiger und selbstverständlicher ab. In Dänemark wurden wir nach dem verlassen der Kontrollzone auf die Approach-Frequenz geschickt, der Service ist zu vergleichen mit Zürich Information.

Nach einem wunderbaren Anflug auf Malmö hatte ich noch eine Aufgabe meines Fluglehrers zu bewältigen. Also hielt ich Ausschau nach dem gelben Hangar. Wie ihr euch vielleicht denken könnt ist jedes einzelne Gebäude am Flughafen Malmö gelb! Jedes einzelne!

Das Stadtzentrum von Malmö ist etwa eine Stunde vom Flugplatz entfernt und mindestens einmal pro Stunde per Bus verbunden. Wir fanden ein Hotel mitten im Zentrum welches auch schnell gebucht war. Nach einem längeren Stadtrundgang fanden wir ein Steakhouse, in welchem wir ein riesen Steak mit Pommes genossen.





ESMS-EDAH, 01:26h

EDAH-EDAH, 01:05h

*EDAH (Heringsdorf)
-Landegebühr je 17Fr.
-Hilfsbereiter Flug-
verkehrsleiter*

*Hotel Idyll am Wol-
gastsee*

*-10min mit Taxi
-EZ pro Nacht 60Fr.*

*Museums-Tipp
-Am Flugplatz befindet
sich ein kleines Flie-
germuseum*

4. Tag

Der zweitletzte Tag begann mit Rechnen. Rechnen wie viele Stunden wir schon geflogen sind und wie viel noch zu absolvieren sind. Wir entschieden uns nach Heringsdorf zu fliegen und danach von dort aus noch einen Lokalflug zu unternehmen.

Nach der morgendlichen Busfahrt an den Flugplatz suchten wir das C-Büro, welches in den Touristen-Information Schalter eingliedert ist. Nachdem wir die Rechnung beglichen hatten begaben wir uns zum Briefingraum. Als die Flugplanung abgeschlossen war durchliefen wir noch die Sicherheitskontrolle und begaben uns zum Flugzeug.

Während dem Flug auf einer Höhe zwischen 1'000ft – 3'000ft über Meereshöhe konnten wir die Landschaft genießen und sahen nebst den eindrücklichen Kreidefelsen auch unzählige Hochseeschiffe. Mit Zuhilfenahme des GPS Systems zentrierten wir uns auf einem very Long Final in Heringsdorf.

Auf dem angekündigten Lokalflug wurden die Notverfahren des Flugzeugs erlernt und geübt. Wir führten Übungen wie Stall-Retablierung, Steilkurven und Manuelles Ausfahren des Fahrwerks durch.

Nach dem Flug fanden wir ein schönes Hotel, mit exzellenter Küche, direkt an einem kleinen See.





EDAH-LSZH, 03:54h

LSZH-LSZR, 00:41h

LSZH (Zürich)

-Landegebühr je 31Fr.

-Flugplanpflicht

-Einweisungspflicht

LSZR (Altenrhein)

-Landegebühr je 80Fr.



*Rollen neben einem
gelben Gebäude am
Flughafen von Malmö*

5. Tag

Der letzte Tag brach an und nach einem reichhaltigen Frühstück entschlossen wir unseren bisher längsten Flug in Angriff zu nehmen. Dieser Flug führte uns vom Nordöstlichsten Ort Deutschlands in fast vier Stunden bis nach Zürich-Kloten.

Auf dem Flug blieb genügend Zeit Radio-Navigation, Luftraumstrukturen und weitere Verfahren zu besprechen. Etwa 30 Minuten vor der Landung begannen wir mit den Landevorbereitungen für Zürich. Die Wolkenfetzen auf der Anflugroute machten den Anflug auf Landebahn 28 zum Schluss hin noch sehr interessant und anspruchsvoll.

Als ich den obligaten Stempel für mein persönliches Flugbuch geholt hatte ging es in nur etwas mehr als einer halben Stunde zurück nach St.Gallen-Altenrhein.

Schlusswort

Ich hoffe ihr konntet einen interessanten Einblick in meine praktische Berufspilotenausbildung gewinnen. Mir hat es auf jeden Fall sehr Spass gemacht.

Zwei Wochen nach Abschluss der CPL-Ausbildung traf ich mich nochmal mit meinem Fluglehrer um das Difference Training abzuschliessen. Wir führten mehrere Vollastlandungen durch. Danach konnte ich noch mehrere Soloplatzrunden durchführen. Somit waren alle Punkte für das Difference Training erfüllt und es konnten alle nötigen Formulare ausgefüllt und unterschrieben werden.