

Tagesablauf eines Piloten

Einleitung

Jeden Monat können die Piloten die neuen, persönlichen Einsätze im Intranet abrufen und sich Informationen über ihre Flüge als Pilot oder die Instruktor holen.

Jede Flugnummer steht für eine Strecke out- oder inbound (Hin- oder Rückflug)

z. B. Zürich – Johannesburg: LX 288
Johannesburg – Zürich: LX 289
Zürich – Kairo LX 236
Kairo – Zürich LX 237

Anhand eines Crew Time Tables (Flugplanes) eruiert er/sie die genauen Flugzeiten des Einsatzes und bereitet sich vor Abflug darauf vor:

- Flugnummer, Abflug- und Ankunftszeiten, inkl. Zeitverschiebungen
- Wetterverhältnisse an Destination (auch zwecks Koffer packen)
- Emergency Ausrüstung und Listen studieren
- Destinationsinformationen (Anflugkarten, Fluginformationen und Richtlinien)
- Hotelinformationen wie Name, Standort, Angebote im Hotel (Fitness, Restaurants) Crew call und Pickup Zeiten, Trinkgeldvorschriften etc.

Muster Einsatzplan

01JUL07	SUN		ZRH		FREI
03JUL07	TUE	LX 0288	ZRH JNB	343	FLY
04JUL07	WED		ZRH JNB	343	FLY
			JNB		LO
05JUL07	THU		JNB		LO
06JUL07	FRI		JNB		LO
		LX 0289	JNB ZRH	343	FLY
07JUL07	SAT		JNB ZRH	343	FLY
08JUL07	SUN		ZRH		FREI
09JUL07	MON		ZRH		FREI
10JUL07	TUE		ZRH		FREI
11JUL07	WED		ZRH		BUERO
12JUL07	THU	LX 0236	ZRH CAI	343	FLY
		LX 0237	CAI ZRH	343	FLY
13JUL07	FRI		ZRH		FREI
16JUL07	MON		ZRH		TRNG
17JUL07	TUE	LX 2788	ZRH JNB	343	FLY
			JNB		LO
18JUL07	WED		JNB		LO
		LX 0289	JNB ZRH	343	FLY
19JUL07	THU		JNB ZRH	343	FLY

20JUL07	FRI	ZRH	FREI
21JUL07	SAT	ZRH	FREI
22JUL07	SUN	ZRH	FREI
24JUL07	TUE	ZRH	KRANK
26JUL07	THU	ZRH	BUERO
27JUL07	FRI	ZRH	STBY14
28JUL07	SAT	ZRH	RESX
29JUL07	SUN	ZRH	RESX
30JUL07	MON	ZRH	RESX
31JUL07	TUE	ZRH	FREI

ZRH = Zürich / JNB = Johannesburg / CAI = Cairo

Vor dem Flug / Einsatztag

Am Einsatztag beginnt die Arbeit je nach Flug, ob Langstrecken- oder Kurzstreckeneinsatz 1-1 ½ Std. vor dem Abflug spätestens im OPS Center. Dort treffen sich die Cockpitcrew erst alleine und dann mit der Kabinencrew zum gemeinsamen Briefing, der sogenannten Flugbesprechung. Vorgängig holen Kapitän und Copilot die Crewliste, damit sie wissen, wer mit ihnen fliegt. Bei der ELS, der Meteo und evtl. bei der Disposition erhalten sie relevante Informationen für den Flug, welche sie gemeinsam auswerten. Die Arbeitsteilung sieht so aus, dass eine Person im Cockpit fliegt und die andere für den Flugfunk und als Assistent verantwortlich ist. Die Verantwortung über den ganzen Flug hat selbstverständlich während der ganzen Rotation der Kapitän. Im Briefing informiert die Cockpitcrew die Kabinenbesatzung über die Flugroute, Flugzeit und eventuelle Spezialitäten des entsprechenden Flugzeugs. Die Kabinenbesatzung bespricht Passagierzahlen, Essenszahlen und Flugablauf und Einteilung des Services. Spezialbetreuung, wie z. B. alleinreisende Kinder oder medizinische Fälle werden zugeteilt. Notfallsituationen dieses Flugzeugtyps werden durchexerziert, Hotelinformationen und was an der angeflogenen Destination speziell ist, wird besprochen. Etwa 40 – 60 Min. vor Abflug, nach gemeinsamer Vorbereitung, fahren die Crews mit einem Crewbus aufs Flugzeug.

Auf dem Flugzeug

Der Copilot beginnt mit der Checklistenkontrolle, ob alles in Ordnung ist auf diesem Flugzeug und der Kapitän macht den PFC (Vorflug-Kontrolle). Er kontrolliert das Flugzeug von aussen anhand einer Checkliste. Das heisst, er kontrolliert die Reifen, die Hydraulik, die Triebwerke und ob irgendetwas an dem Flugzeug nicht in Ordnung ist.

In der Zwischenzeit hat der Copilot sämtliche Daten (Startgewicht, Frachtinformationen etc.) eingegeben und die Funkfrequenzen im FMS (Flight Management System) programmiert.

Das Boarding der Passagiere beginnt. Normalerweise begrüsst der Kapitän oder manchmal auch der Copilot mit dem Maître de Cabine die Passagiere. Nach erfolgtem Boarding bespricht die Cockpitbesatzung mit dem Red Cap das Loadsheet (Ladeliste), welches über die Flugzeugbeladung (inkl. Fracht, Passagierzahlen, Essenslieferungen etc.) und die Schwerpunktberechnung Auskunft gibt. Bei Übereinstimmung der Passagierzahl (von der Kabinenbesatzung gezählt und nach Angaben der Check-in Counters) wird die letzte Tür geschlossen und das Flugzeug erhält die Bewilligung für das Wegrollen.

Z.B.

- Copilot ersucht via Funk um eine Pistennummer (welche Piste) und die Starterlaubnis
- Der Kapitän rollt das Flugzeug auf die Startbahn.

Mit der Kabinenbesatzung wird Rücksprache genommen, ob die Kabine gesichert und die Passagiere angeschnallt sind und ob das Flugzeug gestartet werden kann.

Start / Flug

Nach erfolgter Starterlaubnis durch den ATC Controller wird gestartet. Beide Piloten sind zu diesem Zeitpunkt voll und ganz konzentriert auf die Startphase. Der fliegende Pilot schaut auf die Piste und der nicht fliegende Pilot auf die Instrumente um dem fliegenden Piloten mitzuteilen, wann die Startgeschwindigkeit erreicht ist und „V1-rotate“ ausgeführt werden kann.

Nach dem Start erfolgt eine etwas ruhigere Zeit im Cockpit. Ständiger Funkkontakt mit dem Boden und entsprechende Einstellungen von Kompass (Richtung) Höhe und Geschwindigkeit sind für den ganzen Flug angesagt. Die Automatik und die Systeme müssen laufend auf die Genauigkeit überprüft werden.

Während des Fluges können beide Piloten essen und trinken, sofern es die Flugzeit erlaubt. Cockpit Besuche durch die Passagiere sind seit dem 11. Sept. 2001 nicht mehr erlaubt. Die einzigen Besucher während des Fluges sind die Kabinenbesatzung.

Landung / Aufenthalt

Je nach Fluglänge, etwa 30 Min. vor der Ankunft werden die Vorbereitungen für die Landung getroffen. Das heisst die Wetterbedingungen für die Station und evtl. Ausweichsflughäfen werden in Erwägung gezogen. Der Kerosenvorrat (Flugbenzin) wird geprüft für einen Flugplatz in nächster Nähe, sowie Passagierabfertigungsmöglichkeiten etc. Nach der erfolgten Landung und dem Verabschieden der Passagiere wird das Flugzeug entweder für den Rückflug (bei Europaflügen) vorbereitet analog oben oder für den Nightstop gesichert oder für eine Flugzeugübergabe (an eine neue Besatzung) auf dem Langstreckenbereich vorbereitet. Dann erledigt die Besatzung beim Zoll die Einreiseformalitäten und holt das Gepäck. Dann wartet vor dem Flughafen meistens schon ein Hotelbus, welcher die Crews ins Hotel bringt, welches reserviert worden ist. Je nachdem wie der Einsatz aussieht haben die Besatzungen für einige Stunden oder Tage frei. An diesen Tagen können sie Ausflüge machen oder Leute besuchen, ganz wie sie wollen. Einige Stunden vor Abflug im Ausland trifft sich die ganze Besatzung in der Hotelhalle zum gemeinsamen Abfahren an den Flughafen. Der Rückflug erfolgt ziemlich analog Hinflug.

Nach einer Rotation / Pairing haben alle Besatzungsmitglieder einen bis mehrere Tage frei, bevor sie wieder für die nächste Rotation starten.

Diverses

Ab und zu hat jeder Pilot für Reservedienst zur Verfügung zu stehen. Das heisst, dass er während dieser Zeit innerhalb von 1 – 2 Stunden auf dem Flug eine Position übernehmen kann, sei dies, weil jemand kurzfristig krank wurde, einen Unfall hatte oder weil es Umstellungen im Flugbetrieb gegeben hat. Nach einigen Jahren Erfahrung kann sich ein Pilot als Instruktor melden, was eine Abwechslung im Flugdienst und eine weitere Herausforderung darstellt. Jeder Pilot fliegt meistens nur auf einem Flugzeugtyp, ausser die Typen sind sehr ähnlich, wie z. B. Airbus A 320 und A-330. Wer z.B. MD11 fliegt, fliegt kein anderes Flugzeug. Jeder Pilot bleibt einige Jahre Copilot bevor er ein Upgrading zum Kapitän erlangen kann.

Jedes Halbjahr werden die Piloten zu einem Simulator-Check ihres Flugzeugtyps aufgeboten, wo Emergency Situationen (z. B. Triebwerkausfall, Hydraulikausfall, Rauch an Bord etc.) geübt werden. Ausserdem muss jeder Pilot 1 – 2 mal pro Jahr in einen medizinischen Check-up, damit der Gesundheitszustand kontrolliert werden kann.

Fachlexikon

Destination	Reiseziel
Schedule	Einsatzplan
Emergency	Notfall (Sicherheitsvorschriften)
Outbound	Abfliegend von Zürich
Inbound	Abfliegend nach Zürich
Crew call	Weckzeit im Hotel vor Abflug
Pick up	Abholzeit im Hotel vor Abflug
ELS	Einsatzleitstelle
Meteo	Wetterbüro
Dispo	Disposition (tägliche Planung)
Pairing / Rotation	Einsatztage zwischen 1 – 12 Tage unterwegs
CTT	Crew Time Table (Besatzungs-Flugplan)
OPS Center	Operations Center am Flughafen
Crew	Besatzung
Briefing	Flugbesprechung
PFC	Pre-flight Check
FMS	Flight Management System (Flugdaten-Computer)
M/C	Maitre de Cabine (Kabinenchef)
Red Cap	Flugabfertigungsverantwortlicher vom Boden
Loadsheet	Ladeliste
ATC	Air Traffic Control. / Flugverkehrsfunker
V1-rotate	Kommando um am Steuerknüppel zu ziehen und das Flugzeug in die Luft zu heben.
LO	Layover
STBY14	Auf Abruf von 14:00 -24:00
RESX	Reserve