

Funkturm

Flughafen
Grenchen
Airport



Mit der «Arch» ins Allgäu

Schon seit Jahren erhalten die angehenden Piloten der Fluggesellschaft «Swiss» ihre Grundausbildung bis zum Privatpilotenausweis in Grenchen. Nun findet die letzte Phase der Flugausbildung auf zweimotorigen Maschinen auch in Grenchen statt. Die Schulungsflüge führen aber nicht um den Platz, sondern meist ins Ausland.



Fluglehrer Ulrich Schneider mit den beiden Swiss-Pilotenanwärter Albrecht Ranft und Martin Pauli (von links) bei der Zwischenlandung in Memmingen. Fotos: Peter Brotschi

«Es ist für mich ein klarer Entscheid: Der Flug kann durchgeführt werden.» – Mit diesen Worten beendet Martin Pauli das Briefing zum bevorstehenden Ausbildungsflug. Fluginstructor Ulrich Schneider nickt zustimmend. Pauli hat den Flug zur Zufriedenheit des Lehrers gedanklich gut vorbereitet. Das Ausbildungsprogramm bei Swiss Aviation Training sieht für heute einen Streckenflug über die Landesgrenzen vor, bei dem zum ersten Mal die Zusammenarbeit im «Zwei-Mann-Cockpit» geübt wird. Der Fluginstructor wird dabei die Rolle des nichtfliegenden Piloten einnehmen und unter anderem die Funkgespräche führen, während Martin Pauli das Flugzeug von Grenchen nach Memmingen im Allgäu steuern wird. Eine Rollenaufteilung, wie sie in den Cockpits der Verkehrsflugzeuge üblich ist.

Es ist früher Morgen auf dem Regionalflughafen Grenchen. Bereits kurz nach sieben Uhr hat sich Ulrich Schneider mit den beiden Studenten getroffen. Neben Martin Pauli, der aus dem zürcherischen Brütisellen stammt, ist der Münchner Alb-

recht Ranft mit von der Partie. Beide stehen relativ kurz vor Ende der Ausbildung zum Verkehrspiloten und werden noch in diesem Jahr als Copiloten im Airbus A320 der Swiss ihren neuen Beruf aufnehmen. Punkt acht Uhr soll der Flug ins Allgäu starten. Die Zollformalitäten werden erledigt, dann geht's zum Flugzeug. Es ist die nigelneue DA-42 Twin-Star, die auf den Namen des Dorfes «Arch» getauft ist.

Checkliste wird quittiert

Nun beginnt genau die vorgesehene Rollenaufteilung. Ulrich Schneider liest Punkt für Punkt der Checkliste durch, Martin Pauli quittiert mit klarer Stimme. Dann holt der Fluginstructor die Freigabe für den Instrumentenflug nach Memmingen ein. Die kommt, der Abflug von Grenchen erfolgt über das Verfahren «Willisau Six Tango Departure», also über das Funkfeuer im Luzerner Hinterland. Die «Arch» ist das erste Flugzeug, das an diesem Morgen in Grenchen startet. Nach dem Abflug und dem Einschlagen des Kurses Richtung Willisau gibt der Grenchner Flugverkehrsleiter an

die nächste Frequenz weiter, das ist «Zürich Arrival». Die Route führt nun zum Funkfeuer «Zürich Ost». Gekonnt steuert der Student die Twin-Star, man spürt die gute und systematische Ausbildung, die er in den vergangenen Monaten erhalten hat.

Kurze Pause in Memmingen

Via Bodensee führt der Flug ins Allgäu, beim Kempten beginnt der Anflug nach Memmingen. Der Student und sein Instruktor machen das Briefing und den Check für den Anflug, als sassen sie in einem Airbus. Professionell, durchstandardisiert bis ins letzte Detail. Ein ruppiger Westwind wirft die kleine Maschine hin und her, aber der Autopilot hält die Twin-Star auf Kurs. Im letzten Teil führt Martin Pauli das Flugzeug von Hand auf die riesige Piste hinunter, die mitten in der parkähnlichen Landschaft des Allgäus liegt. Nach einer Stunde Flug landet die «Arch» auf deutschem Boden. Der Haupthangar, wo früher die Kampjets der deutschen Luftwaffe gewartet wurden, ist umgenutzt zu einem Terminal in gefälligem Design. Hier

nimmt die Crew rasch einen Pausenkaffee ein, aber Ulrich Schneider drängt bald zum Aufbruch. Das Flugzeug muss am Mittag zurück in Grenchen sein.

Nun nimmt Albrecht Ranft Platz auf dem Pilotensitz, es beginnt der «Linienflug Memmingen-Grenchen», wieder ist Fluglehrer Schneider in der Rolle des nichtfliegenden Piloten. Im Gegensatz zu seinem Kollegen muss Albrecht Ranft noch einen Anflug in Friedrichshafen machen. Der

Student meistert dies problemlos und setzt den Flug Richtung Grenchen fort. Die Landung in der Witi erfolgt bei starkem Westwind und leichtem Regen.

Im Klassenzimmer erfolgt das Debriefing. Zuerst ist es an den Studenten, ihre Flüge zu bewerten. Dann bringt der Instruktor seine Bemerkungen und Verbesserungsvorschläge an. Am Nebentisch sitzt Flugkapitän Peter Fasler, der Ausbildungsleiter von Swiss Aviation Training, mit zwei weiteren Studenten.

Er wird den gleichen Flug durchführen, den eben Ulrich Schneider beendet hat. Es ist 13 Uhr, als sich die Twin-Star «Arch» zum zweiten Mal an diesem Tag auf den Weg ins Allgäu macht.

Peter Brotschi



Die Diamond Aircraft DA-42 HB-LUP und dem Namen «Arch» gehört Swiss Aviation Training und ist auf dem Flughafen Grenchen stationiert.

15 Wochen in Grenchen

Von Flugerfahrung Null bis zum Verkehrspiloten: Das ist in der integrierten Ausbildung zur ATPL (Air Traffic Pilot Licence) bei Swiss Aviation Training (SAT) möglich. SAT ist die konzerninterne Flugschule der Fluggesellschaft Swiss und hat neben dem Schulungszentrum am Flughafen Zürich-Kloten ein zweites grosses Standbein in Grenchen in Zusammenarbeit mit der Flugschule Grenchen. Während der Ausbildung zum Linienpiloten sind die Anwärter 15 Wochen in Grenchen. Zuerst erlangen sie auf dem Regionalflughafen den Privatpilotausweis, gegen Ende der Ausbildung gibt es nochmals einen Aufenthalt von vier Wochen bis zum Abschluss der Instrumentenflugausbildung (siehe Hauptartikel). Im Verlaufe des Werdegangs sind die Studenten auch elf Wochen in den USA.

pbg

| Interview mit Peter Fasler |

Vertrauen als Basis



Flugkapitän Peter Fasler ist Chef der Flugausbildung bei Swiss Aviation Training.

Herr Fasler, warum setzt Swiss Aviation Training nun auch in der Instrumentenflug-Ausbildung auf den Flughafen Grenchen?

Wir pflegen langjährige Beziehungen zur Flugschule Grenchen, auch auf persönlicher Ebene. Man hat Vertrauen zueinander und arbeitet sehr gut zusammen. Das war ein wichtiger Grund, dass wir auch mit dem Instrumentenflugteil nach Grenchen gekommen sind. Sechs Schweizer Flugschulen haben offeriert, wir haben uns für die Flugschule Grenchen entschieden. Seit Mai sind zwei DA-42 Twin-Star in

Grenchen stationiert, der dazugehörige Simulator steht in Zürich-Kloten.

Besteht immer noch ein Bedarf an jungen Piloten?

Ja, denn erstens befindet sich die Fluggesellschaft Swiss in einer Phase der Expansion. Zweitens haben nun die ersten Pensionierungen eingesetzt seit dem Grounding von 2001. Allein aus demografischen Gründen benötigen wir 50 neue Piloten pro Jahr. Auch die angehenden Militärpiloten der Schweizer Luftwaffe durchlaufen für den zivilen Teil ihrer Flugausbildung unsere Flugschule.

Hat sich das neue Schulflugzeug DA-42 Twin-Star bewährt?

Die DA-42 ist von der Ausstattung her hervorragend, etwas vom Besten für diese Art von Ausbildung. Als Schulflugzeug hat es sich in den ersten beiden Monaten bewährt. Es gibt zwei, drei kleinere Nachteile wie etwa der fehlende Wetterradar und die engen Platzverhältnisse im Cockpit. Aber die Verbrauchswerte sind enorm gut: Das Vorgängerflugzeug Piper Seneca

verbrannte pro Schulstunde etwa 120 Liter Treibstoff, die DA-42 benötigt mit ihren Dieselmotoren noch ein Drittel, also 40 Liter.

pbg

| Impressum |

Funkturm

Zeitung des Regionalflughafens Grenchen (LSZG)

Herausgeberin

Regionalflugplatz Jura-Grenchen AG
CH-2540 Grenchen, Tel. 032 396 96 96,
Fax 032 396 96 99, E-Mail: info@airport-grenchen.ch
www.airport-grenchen.ch

Redaktion

Peter Brotschi (pbg)
CH-2540 Grenchen, Tel. 032 653 94 88
E-Mail: aviation.doc@bluewin.ch
www.peterbrotschi.ch

Projektleitung / Inserate

Wirth GmbH, Agentur für Werbung, Satz, Druck
Viaduktstr. 5, 2540 Grenchen, Tel. 032 653 86 33,
Fax 032 653 86 31, E-Mail: hu.wirth@gsa-online.ch

Druck

Ediprim AG, 2501 Biel
Gestaltung: Claudia Holzer