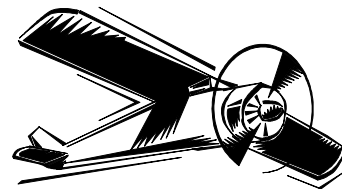


TAKE-OFF



Info-Journal Fluggruppe Sarnen-Kägiswil

Jahrgang 16 Ausgabe 2

Oktober 2010



"10-6-3-2-1" Auslandsflug nach Frankreich vom 3. bis 5. September 2010

So viel zum Reisebericht in Kürze (10 Personen, 6 Legs, 3 Flugzeuge, 2 Nächte, 1 unvergessliches Wochenende in Frankreich). Etwas ausführlicher begann das Ganze am Mittwochabend beim Pilotenbriefing. Schnell wurde klar, dass die ursprüngliche Destination (Rovinj) wettermässig zu unfreundlich sein würde - so wurde kurzerhand auf das von einem stabilen Hoch beglückte West-/Südfrankreich umgeplant.

Am Freitagmorgen erschienen bei prächtigstem Flugwetter stattliche 10 Teilnehmer, welche sich auf die F-HACG, HB-PDC und HB-PNG verteilten. Das erste Leg führte in einer guten Stunde nach Dole, wo wir von einer freundlichen One-Woman-Show mit Kaffee, Getränken und vernünftigen Landetaxen bedient wurden.

Nach dem Pilotenwechsel ging es eine weitere Stunde weiter westlich nach Bourges, wo wir von einem überaus enthusiastischen Feuerwehrmann/Tankwart begrüsst wurden. Die halbstündige Wartezeit auf die zwei Taxis (die übrigens nicht für alle 10 ausreichen) wurde durch Besuche eines Puma der Armée de Terre, sowie 3 Tiger Kampfhelis der Armée de l'air verkürzt.

Des Abends lud die äusserst hübsch aussehende Altstadt von Bourges mit ihren etlichen geraden und krummen Riegelhäusern und ihrer eindrücklichen gotischen Kathedrale zum Sightseeing-Spaziergang. Als Stärkung erwarteten uns anschliessend traditionelle Köstlichkeiten der französischen Küche sowie heimischer Wein.

Am nächsten Tag ergriffen einige Frühaufsteher noch die Gelegenheit, die Kathedrale von innen zu sehen, bevor wir uns wieder auf zum Flugplatz machten. Nach einer guten Stunde waren wir schon in Aurillac, mitten im Massiv Central, wo uns zwar keiner am Tower erwartete, wir jedoch herzlich vom ansässigen Aeroclub begrüsst wurden. Nach einem entspannten Route Briefing in der "Gartenlounge" und einer kleinen Verköstigung sattelten wieder auf, bereit zum Abflug. Der freundliche Herr am Tower wies uns jedoch darauf hin, vor dem Abflug doch die Landetaxen noch zu bezahlen,

jetzt wo er aus dem Mittag zurück sei... - die EUR 8.75 (für alle 3 Flieger) waren kurzerhand beglichen und los gings in Richtung Mittelmeer. Sonst überaus ruhig, war die Luft auf diesem Leg äusserst ruppig. Dafür wurden wir mit dem atemberaubenden Überflug der Gorges du Tarn und des anschliessenden Viaduc de Millau belohnt. Nach der Landung in Béziers (bei 29°C) wurden wir wiederum sehr freundlich empfangen. Nur mussten wir feststellen, dass alle Hotels in der Region aufgrund eines internationalen Harley-Treffens ausgebucht seien. Nach etlichen Telefonaten konnten wir schliesslich zwei freie Mobile Homes im nahe gelegenen Camping direkt am Meer ausfindig machen. Die Ansprüche wurden etwas relativiert und die Behausungen für gut empfunden, so dass wir wenig später in ca. 22° erfrischende salzige Nass springen konnten. Am Abend siegten Moules à la Marinière mit Abstand auf der Beliebtheitskala.

Nachdem die sonntäglichen Frühaufsteher noch ein letztes Mal ins Meer gehüpft, das petit déjeuner eingenommen und die Behausungen abgegeben waren, gings wieder zurück auf den Flugplatz. Bei wiederum schönstem Flugwetter gings via Rhonetal nach Grenoble-Isère wo wir am gigantischen Apron vorbei, auf den noch grösseren Parkplatz hinter dem Tower gelotst wurden um am hintersten Rand zu parkieren. Nicht dass irgend jemand im Operations-Büro da gewesen, oder der Computer-Terminal im C-Büro funktioniert hätte. Der frustrierte aber sehr freundliche Meteo-Mann gewährte uns schliesslich Zugang zu seinem PC wo wir über Homebriefing doch noch unsere Flugpläne erfassen konnten. Nach Anraten des Meteo-Manns und Bestätigung des Towers verliessen wir diese Einöde ohne irgendwelche Taxen gezahlt zu haben.

Das letzte Leg führte teils bis FL125 und am atemberaubenden Mont-Blanc vorbei auf direktem Weg zurück nach Kägiswil. Ein toller Ausflug mit vielen netten Begegnungen, tollem Essen und herrlichem Wetter.

Adrian Sfintesco



Flugstunden der FBAG

In den ersten neun Monaten dieses Jahres haben die Piloten der FGSK mit der Flotte der FBAG gesamthaft 1'396 Flugstunden absolviert. Leider liegen wir damit ca. 10% hinter dem Ergebnis des Vorjahres zurück. Im gleichen Zeitraum wurden im Jahre 2009 total 1'552 Flugstunden absolviert.

Ganz erfreulich hat sich die neue Cessna in die Flotte integriert. Die 147 Flugstunden die mit diesem Flugzeug in den ersten vier Monaten realisiert wurden, zeigen, dass die Cessna den Bedürfnissen der Fluggruppe entspricht.

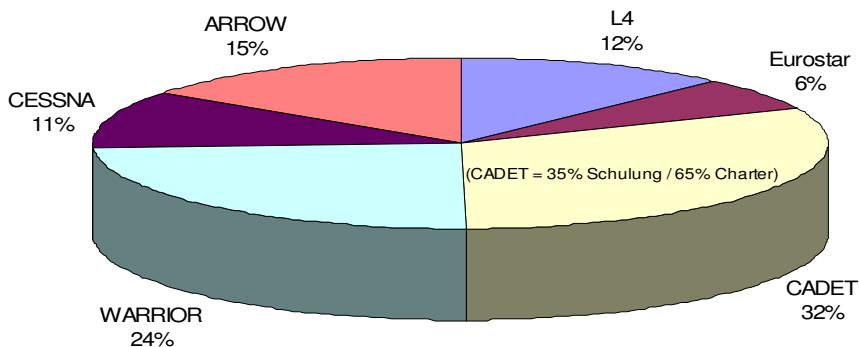
Etwas mehr Mühe bekundet die HB-WAO die in den drei Monaten seit ihrer Rückkehr nur auf 87 Flugstunden kam. Dies ist angesichts der Tatsache, dass der EV97 ein tolles Flugerlebnis zu tiefen Preisen verspricht, etwas enttäuschend.

Da der Stundensatz unserer Flugzeuge letztlich auch durch die Auslastung der einzelnen Flugzeuge beeinflusst wird möchten wir alle Mitglieder der FGSK auffordern, engagiert in

Kägiswil zu fliegen und ihren Beitrag dazu zu leisten, dass wir das Vorjahresergebnis von 1'800 Flugstunden übertreffen können.

Hanspeter Selb

Anteil an den Flugstunden Jan.-Sept.



Quelle: Report FBAG

WUNDERTÜTEN: CHECKFLÜGE UND ERNEUERUNGEN

Es herrschen immer wieder Unsicherheiten in Bezug auf die Erneuerung des Ratings SEP sowie über die internen Regelungen betreffend Check- und Refresherflüge.

In der nachfolgenden Darstellung wird versucht Klarheit zu schaffen. Das Modell zeigt die Anforderungen und Abläufe für einen VFR-Piloten mit einem Rating SEP auf.

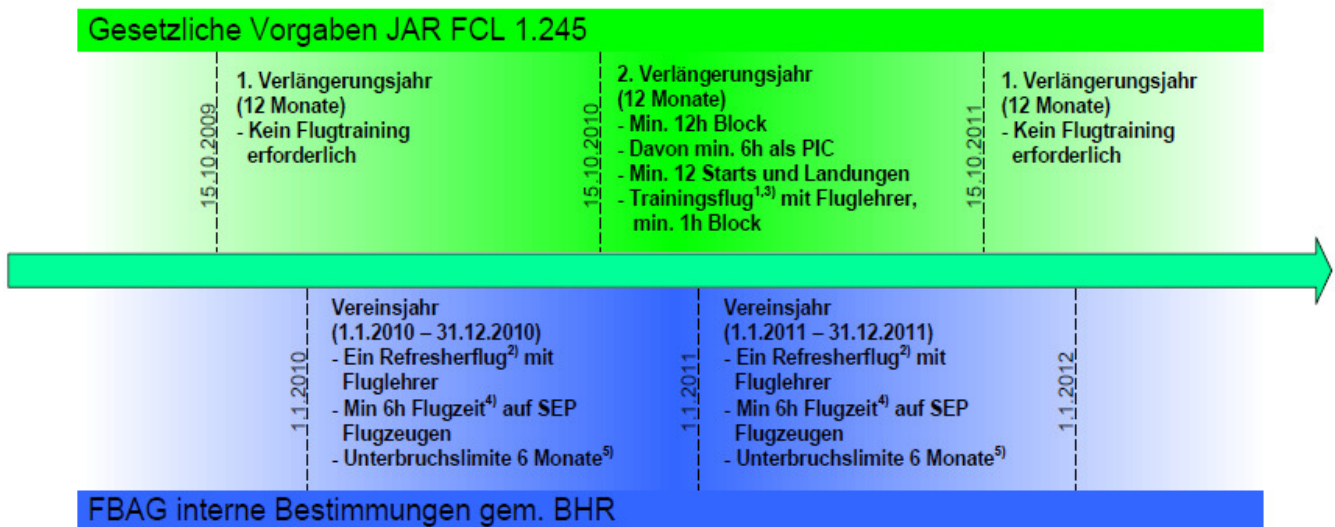
Ausgangslage: Die letzte Erneuerung erfolgte am 15.10.2009, die nächste Erneuerung ist am 15.10.2011 fällig. Diese Daten sind selbstverständlich von Pilot zu Pilot verschieden.

Grün dargestellt: Gesetzliche Bestimmungen gem. BAZL resp. JAR FCL 1. Diese Vorgaben sind nicht veränderbar.

Blau dargestellt: FBAG – interne Bestimmungen. Diese werden vom Verwaltungsrat festgelegt und sind im BHR (Betriebshandbuch Kap. 6) publiziert.

Damit hoffen wir, etwas Licht in den Dschungel von Vorschriften und Weisungen gebracht zu haben. Bei Fragen bitte den CFL, Peter Wey, peter.wey@hispeed.ch oder 079 414 11 07 kontaktieren.

Für den VR: Peter Wey, CFL



Grafik: Lief Fischer, FGSK

Erklärungen:

- Der Trainingsflug (JAR-Flug) kann durch jede andere Befähigungsprüfung oder praktische Prüfung für eine Klassen- oder Musterberechtigung ersetzt werden. Dazu gehören alle Proficiency-Checks. Wenn die Bedingungen nicht erfüllt werden, so kann die Erneuerung **vor dem Ablauftermin** mittels Proficiency-Check erreicht werden. Nach dem Ablauftermin ist eine Erneuerung nur über einen Skilltest möglich.
- Als Refresherflug werden folgende Flüge anerkannt:
JAR-Flug, alle Skilltests oder Proficiency-Checks, Prüfungsflug bei Differential-Training / Familiarisation. Für Fluglehrer und Rundfluggpiloten gelten spezielle Flugprogramme.
- Das Programm des JAR-Fluges wird jährlich durch den VR festgelegt.
- Für die Wiederzulassung ist ein Flug von min. 30 Minuten Flugzeit und min. 5 Landungen mit Fluglehrer erforderlich.
- Beträgt der Unterbruch im Flugtraining mehr als 6 Monate, so ist ein Flug mit einem Fluglehrer erforderlich. (BHR 2.8). Für die Wiederzulassung ist ein Flug mit min. 3 Landungen mit Fluglehrer erforderlich.

Weitere Weisungen:

- Nach einem Unterbruch von mehr als 90 Tagen muss der Pilot min. 3 Starts und 3 Landungen durchführen, bevor er Passagiere mitführen darf (JAR FCL 1.026).
- Die Erneuerung muss zwingend mittels BAZL-Form. 60.521 beantragt werden.
- Das „Medical“ ist unabhängig von der Gültigkeitsdauer des SEP-Ratings. Siehe Medical.
- Die Gültigkeitsdauer der „Language Proficiency Level 4“ ist unabhängig von der Gültigkeitsdauer des SEP-Ratings. Siehe Lizenz für Fluggesellschaft. Die Sprachprüfung kann anlässlich eines Trainingsfluges (JAR-Flug) durchgeführt werden, sofern der Fluglehrer / Examiner über die Assessoren-Zulassung verfügt.



GENERALI

Versicherungen

**Bei allen selbstverschuldeten
Schäden an der Carosserie;
für Clubmitglieder speziell
10% Rabatt!**

Ihr Spezialist für:
Sämtliche Unfall- und
Rostreparaturen
Einsetzen von Front-
und Heckscheiben

Ersatzwagen möglich!



**AUTOSPENGLEREI
ERCOLANI**

Grünmattstrasse 2, 6032 Emmen
Telefon / Fax 041 260 20 20

Studentenalltag: PQV Überflug nach Maribor

Um unsere Flotte attraktiv zu erhalten, müssen wir Abschied von älteren, zum Teil auch geliebten Flugzeugen nehmen. So erging es auch mir, als ich am 17. März unsere Piper Cadet „HB-PQV“ nach Slowenien überflog.

Meine „Tätigkeit“ als Aviatik-Student erlaubt es mir auch einmal einen Tag frei zu nehmen. Aus diesem Grund durfte ich mich mit der Flugvorbereitung des Überführungsflugs der PQV nach Maribor auseinandersetzen und auf ein gutes Wetterfenster hoffen.

Die Prognosen für den Mittwoch 17. März passten und so gönnte ich mir einen schulfreien Tag, und was für einen! Das Meteobriefing liess sich folgendermassen zusammenfassen: Prachtswetter, 30-40kt Rückenwind und dementsprechend Turbulenzen. Alles war bestens durch Beat Achermann, unserem technischen Chef, vorbereitet worden. So kam es, dass ich mehr Dokumente als Reisegepäck einpackte. Doch unsere geliebte PQV wollte Kägiswil nicht verlassen und so mussten wir sie mit zusätzlicher Energie aus dem Batteriewagen füttern.

Doch sobald sich die Piper, mit inzwischen gegen 7000 Flugstunden, in der Luft bewegt fühlt sie sich wohl und zeigt sich von der besten Seite. Schon im Steigflug gegen den Glärnisch bin ich von der Groundspeed überrascht. 130kt im Steigflug, das sind gegen 50kt Rückenwind (cruise climb 87kt). Für die nächsten Wegpunkte benötige ich nie die im Navigationsflugplan berechneten Zeiten, obwohl 15kt Rückenwind einkalkuliert wurden. So bin ich innert 40 Minuten in Bludenz, bald darauf über dem Arlbergpass, dort werde ich kurz durchgeschüttelt und schon bin ich über Innsbruck. Via Zell am See und Mayerhofen führt mein Weg südlich von Graz vorbei. Maribor befindet sich etwa 20 Flugminuten südlich von Graz. Zwei Stunden und 41 Minuten später setzt die Maschine in ihrem

neuen Heimatland auf. Der Flugplatz hat eine 2500m lange Piste, praktisch keinen Verkehr und ein unkompliziertes Handling. Der Westwind hatte zur Folge, dass sich der neue Besitzer noch nicht am Flugplatz befand als ich landete. Bei einem Kaffee wartete ich kurz, bis die neuen Besitzer kamen und mit einem erleichterten Blick ihr neues Prunkstück entdeckten. Irgendwie wurden im Hintergrund die Zollformalitäten ausgeführt und plötzlich hiess es, ich solle das Flugzeug zusammen mit einem Fluglehrer nach Ptuj überfliegen. Dort sei der zukünftige Unterhaltsbetrieb wo die neue Immatrikulation aufgeklebt wird. Ein kurzer Hopper auf 1000ft AGL führt uns nach keinen zehn Minuten Flug zur Grasspiste. Noch so feines Aufsetzen nützte nichts, es rumpelte „ghörig“ und die tiefen Schlammwasserpfützen bremsen wunderbar!

Trotz Schlamm an den Flügeln, der Mechaniker war überrascht vom Zustand der Maschine und vor allen von den sauber geführten Dokumenten. Gibt es wohl eine „EASA-Ost“?

Alle waren zufrieden: Die Einen hatten ein neues, altes Flugzeug mit dem sie ihre Flugschule eröffnen können, der Eine hatte seine sauberen Dokumente und der Dritte einen schönen Flug hinter sich. Von den neuen Eigentümern wurde ich zum Essen eingeladen und die letzten Formalitäten wurden bereinigt.

Mit dem Zug fuhr ich noch am selben Abend nach Graz. Eine tolle Stadt auch bei Nacht und sicherlich nochmals eine Reise wert. Doch schon wenige Stunden später, am Donnerstagmorgen um 06:15, hebe ich in einem Linienflug nach Zürich ab. Ein feines Z'Morgä wird hoch über den Alpen serviert, doch das sollte noch nicht der Höhepunkt sein. Der Anflug auf Zürich aus dem Cockpit der Saab 340 zu erleben, setzt den Schluss- und Höhepunkt!

Da alles wie an einem Schnürchen lief, setzte ich mich um 08:45 wieder zu den anderen Studenten in den Hörsaal in Winterthur. Leider.

Besten Dank geht an alle, welche sich mit dem Verkauf und den Vorbereitungen für den Überflug befassten.

Besonders zu erwähnen sind Beat, Hermann, Gueri und Priska.

Thomas Geissdörfer



VERANSTALTUNGEN der FGSK

Bitte konsultiert dazu immer unsere stets aktualisierte Homepage:

www.motorfliegen.ch