

SPECK INFO

Flugplatz Speck | Ausgabe 1-2018



Zwischenlandung in Samedan

Technik

Neues von der FGZO-Flotte
Seite 3



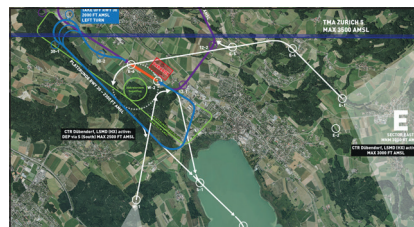
Öffentlichkeitsarbeit & PR

Openday 2018 – Die FGZO präsentierte sich der Öffentlichkeit.
Seite 8



Flugschule/Motorflug

Besonderes Augenmerk auf die FGZO-Jahres-Checkflüge.
Seite 5





Editorial

Luftraumüberwachung ist wichtiger denn je.

Liebe Mitglieder

Seit dem letzten Speck INFO sind nun alle vier Cessna 172 auf Dieselmotoren umgebaut worden und verfügen neu über ein modernes im G1000 integriertes Kollisions-Warnsystem. Bitte betrachtet das Kollisionsgerät ausschliesslich als Backup und schaut weiter gut raus. Leider hält der Trend weiter an, aufgrund der faszinierenden Cockpits, immer weniger hinaus zu schauen! Die präzise Darstellung der Lufträume auf den Bildschirmen verleitet dazu, ganz genau um die Ecken der Lufträume zu fliegen. Vorsicht: Das machen andere auch und generieren damit gefährliche Opposite-Situationen. Wer die Unfallberichte liest

weiss, dass es solche Kollisionen gibt. Luftraumüberwachung ist ein Dauerbrenner und wichtiger denn je!

Die dritte Tecnam ist in Produktion. Aufgrund der starken Produktionsauslastung wird es wohl August werden, bis diese bei uns eintrifft.

Viele schöne und sichere Flüge wünscht euch euer Präsi.
Bruno Wettstein



Bruno Wettstein

Impressum

Flugsportgruppe Zürcher Oberland

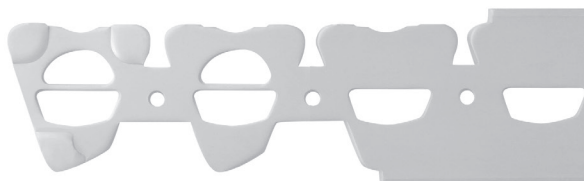
Flugplatz Speck
8320 Fehraltoire
Telefon 044 954 12 53
Fax 044 954 12 08
E-Mail info@fgzo.ch
Internet www.fgzo.ch

Redaktion

Daniel Stäubli
Telefon 079 409 65 07
E-Mail d.staebli@fgzo.ch

Fotos

Tom Lüthi (Openday, Samedan)
sowie weitere Mitglieder FGZO



WETTSTEIN
PRODUKTIONS AG

STANZEN / WERKZEUGBAU / ERODIEREN

Wettstein Produktions AG
Schulstrasse 19a
CH-8633 Wolfhausen-Zürich



Technik

Cessna, Tecnam und Maule: Neues von der FGZO-Flotte.

Liebe Mitglieder, liebe Charterpilotinnen und Charterpiloten

Mit diesem Beitrag möchten wir euch einen Überblick über die FGZO-Flotte geben.

Cessna 172

Es sind nun alle vier C172 auf die Technik Dieselmotoren umgebaut und wieder im Betrieb. Es gibt noch einige kleinere Probleme, die nun noch behoben werden müssen.

Es sind nun zwar wieder Treibstoff-Mess-T's vorhanden, allerdings haben wir festgestellt, dass die Eichung nicht stimmt. Wir werden in naher Zukunft die T's neu vermessen.

Um den Dieselgeruch in den Fliegern zu minimieren, haben wir luftdicht verschliessbare Plastikboxen gekauft, in denen die Draingläser und die Treibstoff-Mess-T's aufbewahrt werden können.

G1000 Datenbanken

Das G1000 benötigt mehrere Datenbanken für den Betrieb, so auch die Navigationsdatenbank. Diese läuft alle 28 Tage, jeweils donnerstags ab und muss aktualisiert werden, gemäss dem AIRAC cycle (Daten z.B. hier: https://www.nm.eurocontrol.int/RAD/common/airac_dates.html). Das G1000 enthält dazu die aktive Datenbank und eine Standby-Datenbank. Ich aktualisiere die Standby-Datenbank üblicherweise etwa eine Woche vor Ablauf der aktiven Datenbank. Beim ersten mal Einschalten nach Ablauf der aktiven Datenbank aktualisiert das G1000 die

aktive Datenbank von der Standby-Datenbank automatisch und zwar jedes Display für sich. Dieser Prozess kann manchmal hakeln und das G1000 meldet dann einen «Navigation Database mismatch». In diesem Fall synchronisieren die beiden G1000 Bildschirme die Datenbank im Hintergrund. Dies dauert einige Minuten. Es empfiehlt sich daher einige Minuten zu warten, beide Displays abzuschalten und wieder einzuschalten. Dies löst das Problem im Normalfall.

Cessna 152

Die HB-CFA ist mit auf 0 Stunden überholtem Motor wieder im Betrieb. Bei der Grundüberholung wird der Motor komplett zerlegt. Einige Teile müssen in jedem Fall ersetzt werden, zum Beispiel die Kolbenringe. Andere Teile werden vermessen und auf Risse untersucht und können wiederverwendet werden, falls sie diese Tests bestehen. Beispiele dafür sind das Motorengehäuse und die Kurbelwelle.

Der Hersteller Lycoming schreibt nun vor, dass wir den Motor die ersten 50 Stunden im Reiseflug mit 70-75% Leistung betreiben. Dies soll gewährleisten, dass die Zylinder warm genug werden, dass sich die Kolbenringe ausdehnen, mit der Zylinderwand in Kontakt kommen und sich darauf einschleifen, aber auch, dass die Zylinder nicht zu warm werden und ihre Festigkeit darunter leidet. Ausserdem müssen wir während dieser Zeit ein spezielles Break-In Öl verwenden, welches Seiferle Aviation bevorratet. Jeder Zylinder enthält drei Kolbenringe, zwei davon sind Kompres-

sionsringe und dienen der Gasdichtung, und ein Ölabbstreifring soll verhindern, dass Öl in die Brennkammer kommt. Es ist also wichtig, dass wir dieses Verfahren ernst nehmen, damit der Motor nur wenig Öl verbraucht.

Man könnte auch die Nockenwelle wiederverwenden, sofern sie in der Toleranz liegt. Allerdings ist die Nockenwelle ein Schwachpunkt der Lycoming-Motoren. Diese ist oberliegend verbaut, d.h. wenn der Motor längere Zeit steht, läuft das Öl herunter und die Nockenwelle liegt ungeschützt da und beginnt zu rosten. Da die Nocken oberflächengehärtet sind, merkt man erst mal nicht viel. Ist die (dünne) gehärtete Schicht aber weg, entstehen metallische Spähne durch die Reibung an den Stösseln. Die Werkstatt wechselt bei jeder 50h und 100h Kontrolle den Ölfilter, schneidet den alten auf und sucht darin mit einem Magneten nach Spähnen. Werden diese gefunden, muss das Flugzeug gegroundet werden und der Motor überholt werden. Da die Nockenwelle nicht sehr teuer ist, deren vorzeitiges Ende aber eine vorzeitige teure Überholung verursacht, haben wir uns entschieden, die Nockenwelle in jedem Fall zu ersetzen.

Idealerweise sollten längere Stillstandzeiten (mehr als 2 Wochen) vermieden werden, dies ist bei uns im Winter aber kaum zu vermeiden.

Tecnam P2008

Die dritte Tecnam ist bestellt und die Anzahlung ist geleistet. Leider ist die Fabrik aber derzeit sehr voll, so dass wir den



Flieger erst Mitte August erwarten.

Die neue Tecnam wird über dicker gepolsterte und damit bequemere Sitze verfügen. Wir werden diese Sitze auch in den beiden bestehenden Tecnams nachrüsten lassen.

Die Kits für die Umrüstung auf 650kg MTOM und 3-Blatt-Propeller (wie die neue P2008) sind ebenfalls eingetroffen und werden in nächster Zeit montiert.

Da sich die Performance des Fliegers nur wenig ändert (die meisten Geschwindigkeiten ändern sich um 1-2 Kts, die Startstrecke wird minimal kürzer) verzichten wir auf Ausbildungsmassnahmen. Wir bitten euch aber, das geänderte AFM genau zu studieren. Wir werden sowohl das AFM-Supplement, welches nur die Änderungen enthält, sowie ein konsolidiertes Komplett-AFM rechtzeitig auf die Homepage hochladen.

Maule

Die HB-KCB ist nun ebenfalls mit grundüberholtem Motor wieder einsatzbereit und hat das erste Schleppwochenende auch schon mit Bravour überstanden.

Da auch der Motor der HB-KCB von Lycoming stammt, trifft das bei der HB-CFA Geschriebene auch hier zu.

Herzlichen Dank an Heinz W. Müller, der mit grossem Einsatz und Flexibili-

tät dafür gesorgt hat, dass die HB-KCB möglichst rasch wieder in Betrieb gehen konnte.

Ich wurde mehrfach gefragt, ob wir ein besseres Motorenüberwachungsgerät (wie EDM700) installiert haben. Ich denke, dass ist Ausdruck des Willens unserer Schlepppiloten dem Flieger Sorge zu tragen. Dafür danke ich euch herzlich. Wir haben uns aber dagegen entschieden, in bessere Motorenüberwachung zu investieren. Dies würde vor allem etwas bringen, wenn wir öfters Probleme mit Zylinderrissen hätten. Davon ist mir aber nichts bekannt. Gegen Spähne im Motor hilft das aber wenig, denn da kann der Pilot nicht viel dagegen tun (ausser häufig fliegen gehen). Das von Heinz W. Müller entwickelte Schleppprozedere halte ich für ausreichend, um Probleme mit den Zylindern zu vermeiden.

Da die HB-KCB abgesehen vom Segelflug-Schlepp kaum geflogen wird, überlegen wir uns, sie in der Segelflug-Winterpause stillzulegen und den Motor zu konservieren. Es macht ja keinen Sinn, wenn der Motor aus Mangel an Flugstunden still vor sich hin rostet!

AVGAS-Motoren aus den Cessna 172

Dem Meistbietenden zu verkaufen. Paketangebote bevorzugt.

Lycoming IO-360-L2A S/N 35566-51E TSN 2240, McCauley 1A170E/JHA7660

S/N AFI23007 TSN 2240

Beide gekauft 2011 als Teil einer neuen C172SP, demontiert wegen Dieselupgrade.

Lycoming IO-360-L2A S/N 35680-51E TSN 1800, McCauley 1A170E/JHA7660 S/N AGA23037 TSN 1800

Beide gekauft 2012 als Teil einer neuen C172SP, demontiert wegen Dieselupgrade.

Lycoming IO-360-L2A S/N 36075-51E TSN 1345, gekauft 2013 als Teil einer neuen C172SP, demontiert nach Prop Strike sowie wegen Dieselupgrade, braucht mind. eine Shock-Load Inspection.

Interessenten melden sich bitte beim Sekretariat FGZO.

Viele Grüsse
Thomas Sailer
Technik



Flugschule/Motorflug

Besonderes Augenmerk auf die FGZO-Jahres-Checkflüge.

Liebe Speckianerinnen, Liebe Speckianer

Die Schule ist gut in die neue Saison gestartet. Aktuell sind 46 PPL Grund- und 5 IR Schüler auf der Ausbildungsliste. Auch die geflogenen Schulstunden bewegen sich auf Vorjahresniveau, sehr erfreulich.

Fluglehrersituation

Carlo Hagger, sozusagen als eine der tragenden Säulen im Ausbildungsbusiness der FGZO, hat sich vom aktiven Fliegen auf die Simulator-Instruktion zurückgezogen. Ebenso haben ein paar Fluglehrer angekündigt, etwas leiser treten zu wollen. Um der steigenden Zahl von Flugschülern gerecht zu werden, habe ich mich entschlossen, das FI Grüppchen personell zu verstärken. Neu zu uns gestossen ist Arthur Bär, ein erfahrener FI und langjähriges FGZO-Mitglied, der sich am Ende dieses Textes gleich selber kurz vorstellen wird, herzlich willkommen Arthur! Ebenso wird Yannik Weber nach seiner hoffentlich erfolgreichen FI Ausbildung ca. Mitte Jahr bei uns anfangen.

FGZO-Jahres-Checkflüge

Ein leidiges Thema. Die FGZO-Reglemente schreiben unmissverständlich vor, dass jeder FGZO-Pilot, also **AUCH die Privatflugzeug-Besitzer** jedes Jahr einen FGZO-Jahres-Checkflug zu absolvieren haben. Letztens weigerte sich ein BAZL-Experte einen IR Prof. Check abzunehmen, da der Kandidat eben diesen FGZO-Jahres-Checkflug nicht im Flugbuch hatte. Eine einmalige Ausnah-

mebewilligung rettete die Situation. Der Kandidat hat übrigens reüssiert.

Die Checkflüge sind keine Schikane, sondern stellen sicher, dass alle **FGZO-Piloten** die publizierten Ein- und Ausflugpunkte sowie die Volten exakt einhalten und helfen damit, das gute Klima zu den Anwohnern beizubehalten. Wir sind darauf angewiesen.

Also: Bitte alle Piloten ohne aktuellen Jahres-Checkflug sofort mit einem FI oder CRI Kontakt aufnehmen und einen Jahres-Check-Termin vereinbaren. Vielen Dank!

Ich wünsche uns Allen einen tollen Sommer mit viel Hochdruckwetter und ganz vielen schönen Flügen.

Mit Fliegergrüssen
Tino Seitz
Flugschule/Motorflug

Neuer alter FI: Arthur Bär

Mit der Fliegerei bin ich aufgewachsen. Mein Vater arbeitete als Flugzeugmechaniker bei der Swissair. Zu mancher Nacht bei Bise donnerten die viermotorigen DC-6 über unser Haus in Bassersdorf und alles vibrierte. 1971, während meines Studiums, lernte ich fliegen. Schleppen in Schänis und der Rundflug bei MFGZ verhalfen mir zur nötigen Erfahrung, um FI zu werden. Bei der MFGZ unterrichtete ich über tausend Stunden, besuchte die Linienpilotentheorie, unter anderem bei Harry Hofmann. An-



Tino Seitz

schliessend flog ich bei der Crossair/CPS nebenamtlich und Taxi für Cat Aviation. Eines Tages, Mitte der 90er Jahre, wurde ich dann von kompetenter Seite darauf hingewiesen, dass Linienflüge, Taxiflüge, Flugschule, Schulpflege, Beruf und zu guter Letzt Familie nicht kompatibel sind. Die kompetente Seite hatte Recht. Da man die Fliegerei nicht halbpäzigt betreiben kann, gab ich sie ganz auf, aber nur für 22 Jahre. Anfangs 2017 erwarb ich die PPL im Wallis, die kompetente Seite war einverstanden damit, schliesslich kann man nach der Pensionierung nicht nur zu Hause herum-sitzen oder den Hund spazieren führen. Im letzten Februar konnte ich die FI-Lizenz im Tessin erneuern und freue mich nun, in der sympathischen FGZO auf dem idyllischen Flugplatz Speck unterrichten zu dürfen.



HAMILTON

AMERICAN SPIRIT ■ SWISS PRECISION



SCHÖLL
UHREN & SCHMUCK GmbH
Wetzikon ZH, www.scholl-uhren.ch
Echte Werte seit 1936



H64611535

KHAKI PILOT

day date qtz 42 mm

CHF 525.-

SPEZIALPREIS:

CHF 420.-



H64615135

KHAKI PILOT

day date auto 42 mm

CHF 970.-

SPEZIALPREIS:

CHF 776.-



H64715885

KHAKI PILOT

day date auto 46 mm

CHF 950.-

SPEZIALPREIS:

CHF 760.-



H76786733

KHAKI TAKEOFF

autochrono 46 mm

CHF 2'995.-

SPEZIALPREIS:

CHF 2'396.-



H77616533

KHAKI X-WIND

autochrono 44 mm

CHF 1'575.-

SPEZIALPREIS:

CHF 1'260.-



H77736733

KHAKI X-WIND

autochrono 45 mm

CHF 2'150.-

SPEZIALPREIS:

CHF 1'720.-



H77755533

KHAKI X-WIND

day date auto 45 mm

CHF 1'075.-

SPEZIALPREIS:

CHF 860.-



H77912335

KHAKI X-WIND

chrono qtz 46 mm

CHF 995.-

SPEZIALPREIS:

CHF 796.-

**ANGEBOT GILT FÜR MITGLIEDER DER
FLUGSPORTGRUPPE ZÜRCHER OBERLAND, GÜLTIG BIS 30.09.2018.**

SCHOLL Uhren & Schmuck GmbH | Bahnhofstrasse 111 | 8620 Wetzikon | Tel. 044 930 03 88



Öffentlichkeitsarbeit & PR

Openday 2018 – Die FGZO präsentierte sich der Öffentlichkeit.

Liebe Mitglieder

Am vergangenen Sonntag, 8. Juli 2018, konnte sich die FGZO einmal mehr bei besten Wetterverhältnissen einer breiten Öffentlichkeit präsentieren. Rund 1000 Besucherinnen und Besucher fanden den Weg in die Speck und warfen einen Blick hinter unsere Hangartore. Auch die privaten Passagierflüge fanden ein riesiges Echo. Mehr als 60 Bachtelrundflüge mit 2 bis 3 Passagieren wurden durchgeführt sowie zahlreiche Schnupperflüge, Segelflüge und Helikopterflüge. Auch das virtuelle Fliegen auf den beiden installierten Virtual Reality Simulatoren stiess vor allem bei den jüngeren Besuchern auf grosses Interesse.

Und auch bei Skydive Zürich war man über das Interesse an Tandemsprüngen begeistert. Das spektakuläre Modellflugprogramm mit einer 3D-Helikoptervorführung, Segelflugzeug-Schlepp im Kleinformat sowie einem Kunstflugprogramm eines mit einem Strahltriebwerk ausgerüsteten Flugzeugs mit Rauchgenerator faszinierte in der Mittagspause Gross und Klein.

Und das Wichtigste: Wir konnten den Openday auch dieses Jahr wieder ohne jegliche Zwischenfälle durchführen. An dieser Stelle möchte ich dem gesamten Organisationskomitee sowie allen freiwilligen Helfern für die professionelle Organisation und die gros-



Daniel Stäubli

sartige Arbeit herzlich danken. Es ist sehr schön zu sehen, dass sich so viele Mitglieder freiwillig für unseren Verein engagieren. Nun wünsche ich euch allen schöne Sommerferien und noch viele schöne Flugerlebnisse.

Viele Grüsse
Daniel Stäubli
Öffentlichkeitsarbeit & PR









SEIFERLE AVIATION



Contact:

Guido Seiferle

www.seiferle.ch



LEAD YOUR FUTURE

IBC - **IHR SCHWEIZER**
VERTRAUENSPARTNER FÜR IHRE
LUFTFAHRTVERSICHERUNGEN

IBC Insurance Broking and Consulting SA
t + 41 44 881 27 27
w ibc-broker.com

An Assurex Global Partner

Finanzen

Unerfreuliche Post aufgrund der Mehrwertsteuer.



Zeno Meier

Liebe Mitglieder

Ich möchte unseren Dank aussprechen an die 137 Mitglieder, die die Interessen der FGZO über ihre eigenen gestellt haben.

Was ist passiert?

Ende Oktober 2017 hatte sich der Inspektor der Eidg. Steuerverwaltung, Abteilung Mehrwertsteuer, für eine mehrtägige Prüfung der Jahre 2012 bis 2016 angemeldet. Er prüfte die Buchhaltung, die Belege und die Handhabung der Rechnungsstellung. Er war mit der ordnungsgemässen und sauberen Buchführung sehr zufrieden. Für uns leider negativ stellte sich die Fakturierung von 3 Transaktionsarten heraus. Dies waren die Handhabung der Charterpakete Motorflug, die Pauschale für den Segelflug und die Benützungsgebühr für Stoffel Aviation.

Diese drei Positionen wurden schon immer ohne Mehrwertsteuer in Rechnung gestellt und bei der letzten Steu-

errevison im Jahre 2012 nicht beanstandet. Da die Gesetzeslage für diese Positionen eindeutig eine Besteuerung vorsehen, konnten wir nur zähneknirschend die Rechnung über CHF 18'509.90 akzeptieren. Grosszügigerweise verrechnete er die Nachsteuer von 2006 bis 2011 nicht auch noch, was von Gesetzeswegen möglich gewesen wäre.

An der Vorstandssitzung im Dezember 2017 wurde beschlossen, dass man diese Nachrechnung an die Mitglieder weitergibt, da

a) die ursprünglichen Rechnungen Mehrwertsteuer hätten ausweisen müssen und

b) weil man vor 5 Jahren mit der ähnlichen Problematik bei der Hangarmiete gleich vorgegangen war.

Auch dieses Mal wurde es jedoch den Mitgliedern freigestellt, die Nachsteuer zu bezahlen. Die Nachzahlungen be-

liefen sich zwischen ein paar Franken und ein paar Hundert Franken.

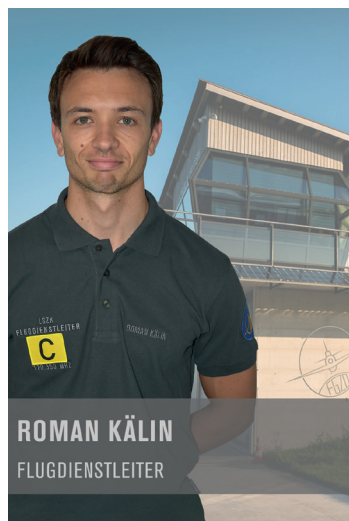
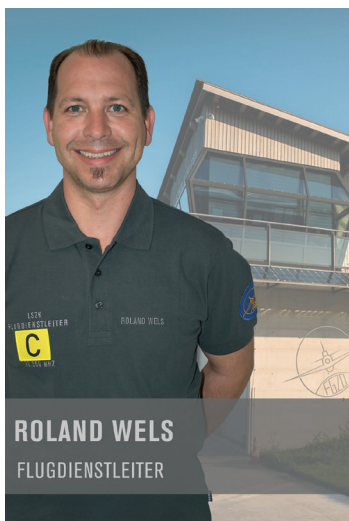
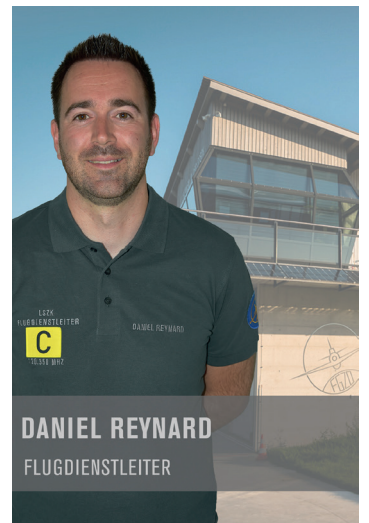
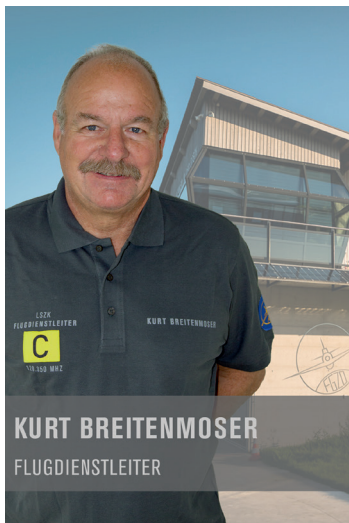
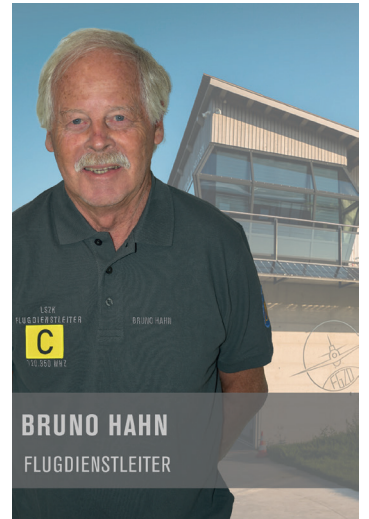
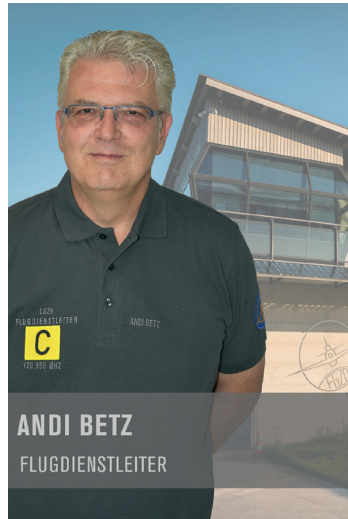
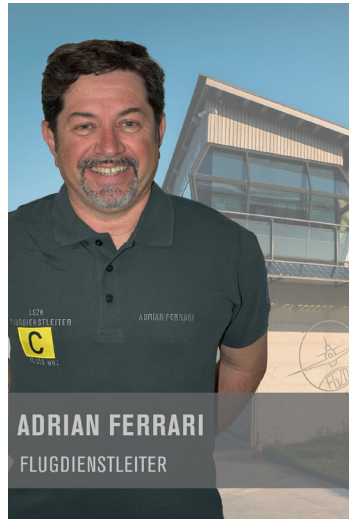
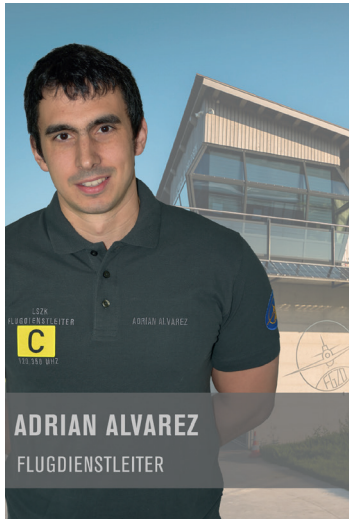
Heute dürfen wir feststellen, dass 137 von 144 Mitgliedern freiwillig bezahlt haben und so die FGZO von den ursprünglichen CHF 18'509.90 nur noch CHF 2'372.00 tragen muss. Der Vorstand hat die Hoffnung noch nicht ganz aufgegeben, dass auch die restlichen 7 Mitglieder sich noch einen Ruck geben und die Rechnungen ebenfalls bezahlen.

Mit Fliegergrüssen
Zeno Meier
Finanzen



Operationen

FGZO-Flugdienstleiterteam

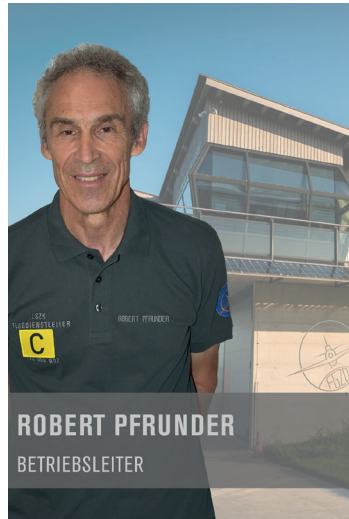
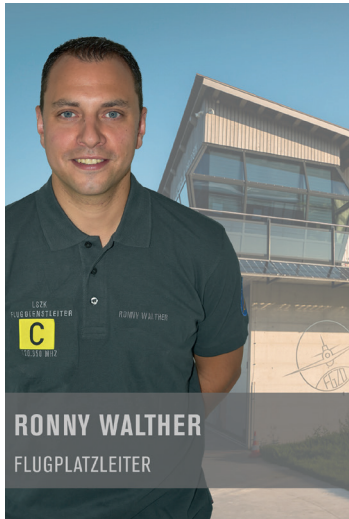


Weitere Flugdienstleiter nicht abgebildet: Christina Grauer, Robert Wagner und Markus Zürcher.



Operationen

FGZO-Flugplatz-/Betriebsleitung



Der Fortschritt hat bei uns seit
über 140 Jahren Tradition.

Besuchen Sie uns auf zkb.ch

Die nahe Bank  Zürcher
Kantonalbank

Gletscherflug

Erlebnisbericht Gletscherfluglager Saanen 2018

Wieso fünf Piloten, drei Fluglehrer und zwei Flugzeuge eine Woche im schönen Saanenland verbringen, Tetris für Erwachsene spielen, nun sämtliche Modelle von Strassen- und Pistenreinigungsfahrzeugen kennen, wissen was FDP bedeutet und mehr Blasen an den Händen als Flugstunden im Logbuch haben. Aber alles der Reihe nach...

Mittlerweile fast schon Tradition, war für uns Gletscherpiloten klar, dass wir wieder eine Woche mit zwei Super Cubs ins schöne Berner Oberland aufbrechen und unserer grossen Leidenschaft, der Gletscherfliegerei, frönen möchten. Glücklicherweise erklärte sich Patrick Balmer auch dieses Jahr bereit, für uns diese Woche zu organisieren und so konnten wir die Gastfreundschaft auf dem saanenländer Flugplatz erneut eine Woche lang geniessen.

So traf sich also ein kleines Grüppchen am Montag den 12. März um 8 Uhr auf dem Flugplatz Speck fürs Briefing. Das Gepäck wurde aufgeteilt auf die beiden Flugzeuge; der grösste Teil wanderte in den VW Bus eines Teilnehmers, ohne dessen Fahrdienste die Woche auch nicht hätte stattfinden können. Los geht's!

Dass der Weg ins Berner Oberland keine Zwischenlandungen auf einem Gletscher zulassen würde, war relativ schnell klar. Die Kaltfront, welche sich an diesem Montag mit feucht labilen Luftmassen über die Schweiz schob,



machte den Weg eher anspruchsvoll. Die Routenwahl fiel aufs Mittelland und so kämpften sich die beiden Piper gegen den Wind von rund 25-30 kts und einer teilweise marginalen Groundspeed in Richtung Westen. Mit einer Wolkenbasis zwischen 3500 und 4000ft, aufkommenden Schauern mit TCU, war dafür gesorgt, dass keine Langeweile bei den Besatzungen aufkam und fortlaufend situative Wetterbeurteilungen notwendig wurden. Schliesslich fanden beide Cubs den sicheren Weg über unterschiedliche Routen und Zwischenlandungen nach Saanen, wo wir uns bei Regen wieder trafen. Das Positive:

Mittlerweile war auch unser Gepäck per VW Bus aus Speck im Saanenland eingetroffen. So, nun noch kurz die Flieger in den Hangar schieben und ab ins Hotel auf ein kühles Blondes.... Aber weit gefehlt! Der Tag sollte noch nicht zu Ende sein. Aufgrund des fortschreitenden Um- und Neubaus auf dem Flugplatz Saanen wurde uns als Bleibe ein alter Militärunterstand auf der südlichen Seite des Runways zugeteilt. Dieser sollte freigeräumt sein und in Gedenken an alte C-36 oder Vampire und Venoms wohl zwei kleinen Super Cub`s Unterschlupf gewähren können. Nachdem wir die am Boden verlaufen-

den Führungsschienen der Hangartore von Eis und Schnee frei gepickelt und geschaufelt hatten, öffnete sich ein Unterstand mit dem „Charme einer militärischen Tropfsteinhöhle“. Der Platz darin war aber zu grossen Teilen mit Putzgeräten, Ölfässern und Tankanlagen zugestellt. Das Tetris für Erwachsene begann und es war zuweilen amüsant zu beobachten, wie fünf Piloten intellektuell gefordert sein können, die verschiedenen Gegenstände so zu arrangieren, dass am Ende die zwei Flugzeuge Platz fanden. Um es vorweg zu nehmen: Sämtliche Randbögen und Leitwerke überstanden die Woche schadenfrei und mit etwas Übung ging es dann im Verlauf der Woche auch von Mal zu Mal besser und effizienter.

Glücklich über die gemeisterten Herausforderungen machte sich die Horde nun endlich auf in Richtung Hotel, welches praktischerweise gerade am Pistenende lag und gut zu Fuss erreicht werden konnte. Beste Voraussetzungen also für eine erfolgreiche und aktive Woche. Wenn es auch heute noch nicht der Fall war, aber unsere Chance würde kommen.

Der Dienstag war schon aufgrund der Prognose nicht sehr erfolgversprechend. Das Bild am Morgen beim Öffnen der Vorhänge machte dann aber alle Hoffnungen definitiv zunichte. Tiefhängende Bewölkung und Schneeregen – heute würden die Hangartore wohl geschlossen bleiben. Die Moral der Truppe war aber gut - und wenn schon nicht in der Praxis dann wenigstens theoretisch: In aufschlussreichen Theorielektionen forderten unsere Fluglehrer Manuel Pezzotti, Koni Schindler und Patrick Balmer uns gedanklich heraus, vermittelten uns neues Wissen und erlaubten uns, das bereits Gelernte zu repetieren. Den Rest des Tages verbrachte jeder nach seinem Gusto. Beim Nachmittagsbriefing wurde absehbar, dass am Mittwoch wohl endlich perfekte Flugbedingungen herrschen würden. Es ging also darum, die Einsätze der Piloten und Fluglehrer während dieses Tages zu optimieren und so abzustimmen, dass möglichst viel Flying-time resultieren würde. So waren wir gezwungen, die Crew-changes auf einem anderen Flugplatz als Saanen zu planen, da ausgerechnet an diesem Prachts-Mitt-

woch ein bekannter Hersteller von grossen Strassen- und Pistenreinigungsfahrzeugen sein internationales Vertretertreffen auf dem Flugplatz abhielt und der Flugplatz per notam für die Demo-Fahrten teilweise geschlossen war...

Ich lag noch im Bett als bereits erste Fotos aus dem Morgengrauen per whatsapp kursierten. Keine Wolke am Himmel, klirrende Kälte und weisse Schneefelder, die das erste Sonnenlicht des Tages reflektierten. Ab unter die Dusche und zum Frühstück – schliesslich wollten wir heute so früh wie möglich starten.

Im Tal lag noch Schatten, als die beiden Crews den Throttle reinschoben und in Richtung der weissen Gipfel starteten. Traumhaft, diese morgendliche Stimmung, die ruhige, klare Luft und die Berge, welche um die Wette strahlten. Frisch verschneite Gipfel, glitzernde Schneefelder wohin das Auge sieht. Bereits auf dem Weg zum Gletscher versucht ein Gletscherpilot zu beobachten um verschiedene Informationen aufzunehmen. Wie ist die Sicht und das Licht, woher kommt der Wind, wie ist die Schneebeschaffenheit, gibt es Verwehungen etc. Alles Informationen, welche ihm später bei der Beurteilung und Entscheidung, ob ein Gletscherlandeplatz geeignet ist und eine Landung sicher durchgeführt werden kann, von Nutzen sein können. So trifft die erste Piper über dem Petersgrat ein. Kanderfirn und Petersgrat sind noch unberührte Schneeflächen von unglaublicher Schönheit. Die am Vortag theoretisch geübte Rekognoszierung soll nun in die Tat umgesetzt werden. Nach ersten hohen Volten geht es eine Stufe runter. Die Schneebeschaffenheit scheint günstig zu sein. Es liegt etwas Neuschnee, daher wird eine Stelle gewählt, an der aufgrund des am Vortag geherrschten Windes weniger Schnee vermutet wird. Zudem soll die Lan-



dung im steileren Teil des Gletschers stattfinden. Tourengänger sind keine in Sicht. Vermutlich ist es noch zu früh. Also noch weiter runter. Der potentielle Landeplatz wird überflogen. Fernsichtpunkte werden gesetzt. Aus etwas grösserer Distanz werden Steilheit und Verlauf des Geländes nochmals eingeschätzt. Alles wichtige Referenzen, um später den Landeanflug und die Landung ins Gelände ‚zu legen‘. Alle Parameter stehen auf ‚Grün‘ und die erste Landung des Tages kann erfolgen.

Das Aufsetzen ist kaum zu spüren, so pulvrig ist der Neuschnee durch die tiefen Temperaturen. Mit Vollgas wird die Piper Cub so weit nach oben gezogen wie möglich. Doch was ist das?! Mit abnehmender Fahrt sinken die Skier weiter in den Pulverschnee ein. Die 150PS des Lycoming Motors kämpfen gegen die Schneemassen, doch der Widerstand wird zu gross. Die eingeleitete Drehung nach links, um wieder in Startrichtung zu gelangen, gelingt nicht; der Flieger steht – kurz vor dem Scheitelpunkt der Kurve.

Es liegt viel mehr Neuschnee als erwartet und aufgrund der Messungen angenommen werden konnte! Auch hat sich der Neuschnee zu wenig „gesetzt“.

Die zweite Maschine ist bereits im Anflug auf den Petersgrat und erfährt über Funk von der Situation der ersten Maschine und den sehr umfangreichen Schneemassen. Sie wird ihr Glück an einem anderen Gletscher versuchen und dreht ab.

Also Motor aus, aussteigen, Lawinenschaufel zur Hand nehmen und schaufeln. Auch das gehört zur Gletscherfliegerei.

Im hüfttiefen Neuschnee dauert es lange, sehr lange, bis das Flugzeug um 180 Grad gedreht wieder für den Start in der Landespur bereitsteht. Nach über zwei Stunden und viel Körpereinsatz auf rund 3000 m.ü.M ist es dann



geschafft. Der Start aus eigener Kraft durch den pulvrigen Schnee im immer steiler werdenden Gelände gelingt und die Piper hebt wieder ab. Ganz ohne Schwielen an den Händen ging das auch an den Piloten nicht vorbei...

Die zweite Maschine und die nachfolgenden Crews werden an anderen Gletschern fündig und können noch einige erfolgreiche Landungen absolvieren. Am besten scheint sich bei den vorherrschenden Schneebedingungen der Rosablanche zu eignen. Gibt es dort doch ein regelrechtes Stelldichein der Gletscherflieger Szene mit zweitweise sechs Piper Super Cub`s zur gleichen Zeit auf dem Gletscher parkiert – ein schönes Bild!

Abends zurück im Hotel sind alle glücklich und wissen viel über ihre schneereichen Erlebnisse zu erzählen. Gemeinsam geht's nach Gstaad ins älteste Gasthaus und bei einem guten Glas Wein und Fondue Bourguignon à discrétion wird in bester Laune weiter diskutiert – während die einen mitleidserregend ihre Blasen an den Händen vorzeigen, tauschen andere schöne Fotos aus.

Der Donnerstag verspricht wiederum komplett andere Bedingungen. Es ist Föhn angesagt und Petrus scheint es von den Piloten wissen zu wollen. Da sich bei diesen Bedingungen kein Gletscherflug anbietet, wird nach alternativen Möglichkeiten gesucht. Während die einen die nach wie vor sehr guten Bedingungen auf den Saanenländer Skipisten auskosten, wollen es andere wissen und die Trainingsgelegenheit nutzen. Geht es doch darum auch bei wechselnden Windbedingungen das Landen eines Taildraggers auf Hartbelag zu beherrschen. Nach ein paar „Rodeo-ähnlichen“ anspruchsvollen Platzrunden in Saanen wird die Volte dann ‚ausgedehnt‘ und der geplante Flug nach Ecuwillens durchgeführt. Der Ruf des dortigen Tartes aux Pommes des Flugplatzrestaurants reicht bis tief ins Saanenland.

Leider versprach die Wetterprognose für Freitag und das kommende Wochenende nichts Gutes. So entschieden wir gemeinsam, den Abschlussabend vorzuziehen, am Freitag die Zelte in Saanen abzurechen und die Gletscherflugwoche 2018 vorzeitig zu beenden.

Um die Woche gemütlich und kulinarisch ausklingen zu lassen begaben wir uns just über die Sprachgrenze nach Rougemont um – wie konnte es anders sein – bei einem Waadtländer Käsefondue unsere tolle Freundschaft zu pflegen und einen schönen letzten Abend zu verbringen. Bei dieser Gelegenheit erfuhren wir auch wofür die landesweit bekannte Buchstabenkombination FDP zu stehen scheint: Fendant, Dôle et Pinot Noir.

Am Freitagmorgen verluden wir dann das Gepäck wieder in den VW Bus und traten bei noch relativ guten Wetterverhältnissen die Rückreise an, bevor dann die nächste Kaltfront das Land heimsuchte.

Beim Gletscherfliegen ist man noch viel mehr von Umweltbedingungen abhängig als bei der Fliegerei sowie so schon – das ist uns in dieser Woche einmal mehr bewusst geworden. Wenn Petrus dieses Jahr auch nicht ganz so mitgespielt hat, war es eine lehrreiche und abwechslungsreiche Woche in bester Gesellschaft. So konnten nicht ganz so viele Flugstunden und Gletscherlandungen geschrieben aber dafür die Kameradschaft umso mehr gepflegt werden.





Ein grosses Dankeschön geht an Patrick Balmer, der die ganze Woche organisiert und alle Aktivitäten koordiniert hat sowie an ihn und seine beiden Kollegen Manuel Pezzotti und Koni Schindler, welche uns mit ihrer grossen Erfahrung als FI zur Verfügung gestanden und uns an ihrem Wissen haben teilhaben lassen.

Speziell erwähnen möchte ich auch die Grosszügigkeit von Benno Lüthi, der uns seine Piper Cub HB-PAR für diese Ausbildungswoche anvertraut und zur Verfügung gestellt hat. Das ist nicht selbstverständlich und wird ungemein geschätzt. Herzlichen Dank!

Fazit der Teilnehmer:
Tolle Kameradschaft
Unvergessliche Erlebnisse
Sannen 2019 wir kommen wieder
Meteo to be improved

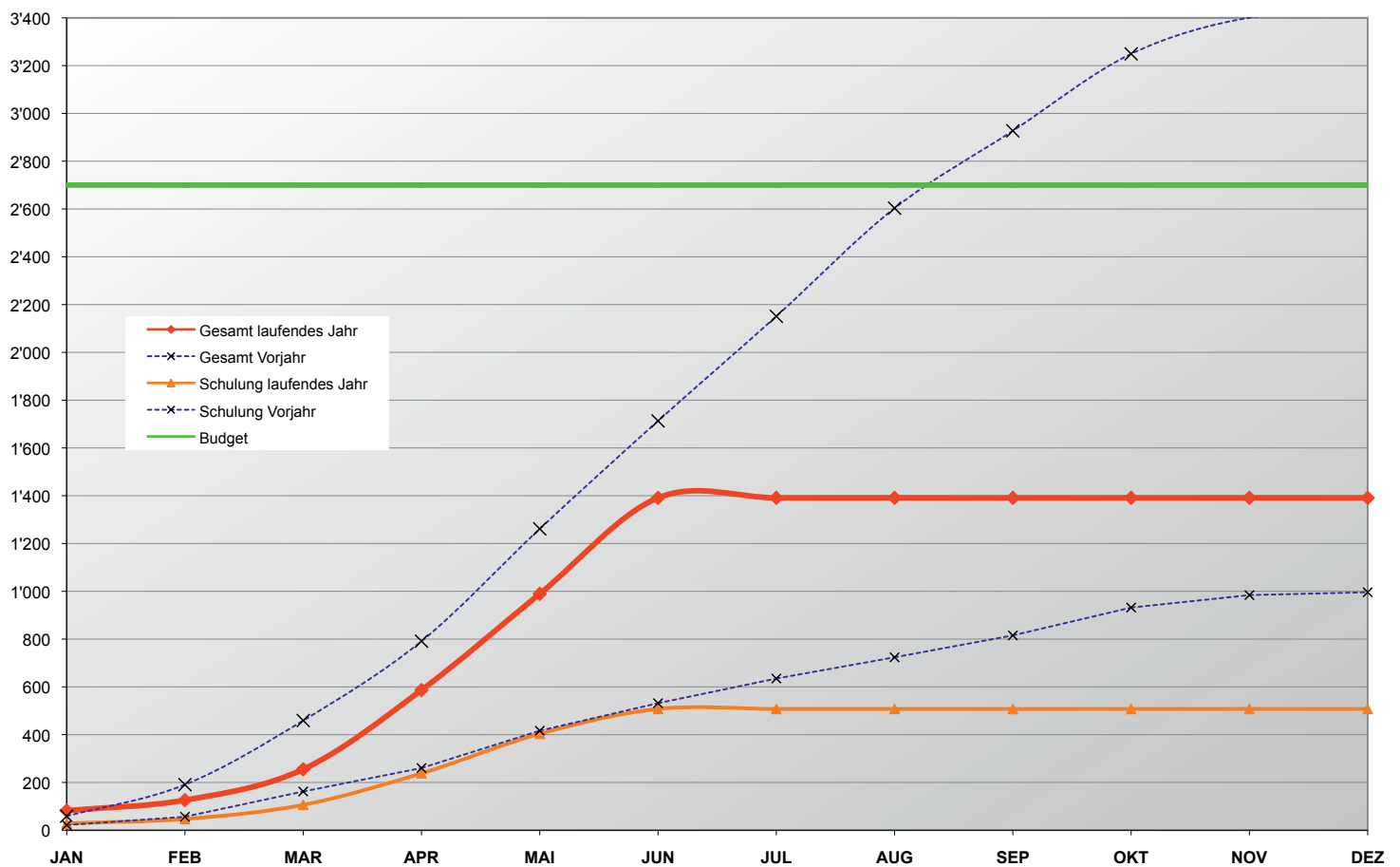
Bericht von Rafael Schneeberger





FGZO Motorflugstunden 2018

Flugstundenverlauf Motorflug FGZO Flotte (ohne HB-PPJ) 2018 verglichen mit 2017





Neumitglieder

Herzlich willkommen bei der FGZO.

Name	Wohnort	Eintritt per
Marquard Philipp	8706 Meilen	20.03.18
Wirsching Simon	8424 Embrach	28.03.18
Santorelli Giulio	8052 Zürich	29.04.18
Jegen Stephan	8048 Zürich	30.04.18
Streit Melanie	8605 Gutenswil	03.05.18
Becsek Barna	8700 Küsnacht	22.05.18
Beermann Thorsten	8424 Embrach	22.05.18
Ligny Nicolas	8308 Illnau	03.06.18
Ackermann Matthias	8353 Elgg	25.06.18
Schlup Mario	8008 Zürich	25.06.18
Staub Florian	8044 Gockhausen	29.06.18
Calonder Michael	8604 Volketswil	09.07.18



Agenda 2018

Die aktuelle Agenda findest du unter www.fgzo.ch.

Juli

08.07	Openday 2018	Daniel Stäubli
14.-21.07	Segelflug Lager Montricher	Peter Frei
22.07-10.08	Segelflug Lager Saanen	Peter Fre

August

03.-05.08	Highland-Games	
25.08	YES Flugtag 2 (Motor- und Segelflug kombiniert)	Daniel Stäubli

September

06.-09.09	Ausland Flyout 3	Markus Malloth
15.09	YES Flugtag 2 (Ersatztag)	Daniel Stäubli
16.09	Flugplatz geschlossen - Bettag	

Oktober

24.10	Apéro Schutzverband	Bruno Wettstein
-------	---------------------	-----------------

November

14.11	Segelflug Fluglehrersitzung	Peter Frei
21.11	Segelflug Herbsthöck	Peter Frei

Dezember

07.12	Chlausabend	Daniel Stäubli
25.12	Flugplatz geschlossen - Weihnachten	



Über mich:

- Dipl. Masch. Ing HTL
- Ehemaliger Linienspieler (Crossair, EasyJet)
- Fachausbildner (Horizon, EasyJet, RUAG Abt. Drohnen)
- 4 Jahre Erfahrung als Drohnenpilot (Lizenz DUE SVZD)
- A-320 Simulatorinstruktor
- Flugdienstleiter

DROHNEPILOTAUSBILDUNG

Wann: jeweils Sa oder So oder nach Absprache auch unter der Woche

Wo: Region Hittnau (Kanton Zürich)

ZIEL: Vorbereitung für DUE-Lizenz des Schweizerischen Drohnenverbandes SVZD

Drohnen nehmen in den Verkaufszahlen markant zu. Somit soll und muss auch das Wissen und Können geschult werden. Als langjähriger Drohnenpilot möchte ich DIR zu fairen Konditionen das nötige Know-how vermitteln!

Es ist mir ein Anliegen, Dich professionell auszubilden und auch Vorschriften und rechtliche Dinge zu vermitteln, damit du jederzeit sicher fliegst und Spass an deinem Hobby hast.

Inhalte Praxis ca. 3-4 h:

1. Flugvorbereitung (Akku's, Drohne, Kamera, Aufnahmegebiet, Skyguide usw.)
2. praktische Flüge in allen Flugmodis(GPS, ATTI, MANUAL=> wenn vorhanden)
3. erstellen von guten Fotos (Bildausschnitt, Shutter, ISO, Blende etc.)
4. Abschätzen von Distanzen zu Hindernissen
5. Erklärungen zu DJI Go App
6. Einführung in andere Apps
7. Notfallszenarien, Notfalllandungen

Inhalte Theorie ca. 2 h:

1. Flugvorbereitungen (Gebietsüberprüfung, Apps, Skyguide)
2. Was darf ich und was nicht?
3. diverse Hinweise auf Apps
4. Gesetze, Datenschutz in der Schweiz
5. die besten Drohnen im Hobby-/Profibereich
6. Kameraeinstellungen(Ab DJI Phantom 3), Basis für gute Fotos
7. Photonachbearbeitungen
8. Luftraumstruktur Schweiz

Preis pro Person: CHF 350.- für Private / CHF 650.- für Firmen

Gruppenkurse: max. 3-4 Teilnehmer

Privatstunden pro Person: CHF 95.-/h für Private bzw. CHF 130.-/h für Firmen

19-seitiges Dokument mit vielen nützlichen Links, Vorschriften etc. inkl.

16-seitige Dokumentation über Luftraumstruktur,

Div. wichtige, informative PDF's rund um das Drohnenbusiness

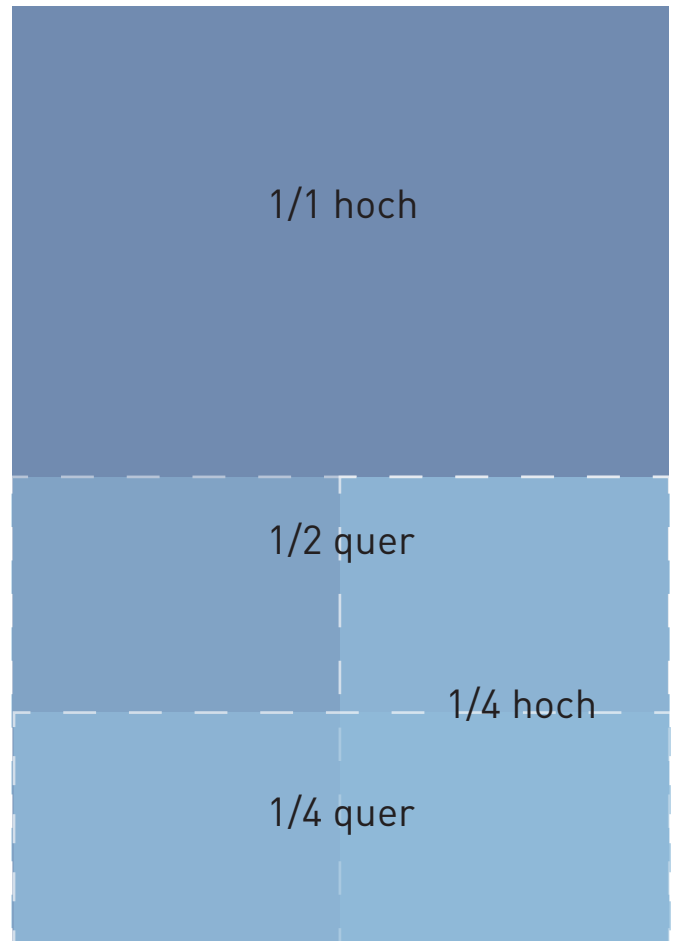


Insertionsmöglichkeiten Speck Info

- 1/1 Seite A4 hoch: CHF 300.–*
 - 1/2 Seite A5 quer: CHF 160.–*
 - 1/4 Seite A6 hoch oder quer: CHF 110.–*
- * Preis pro Jahr exkl. MwSt.

Die Buchung der Inserate gilt für 1 Jahr. Der Versand erfolgt an alle rund 480 Mitglieder der FGZO als PDF.

Inseratenannahme:
Daniel Stäubli, d.staebli@fgzo.ch



Flugsportgruppe Zürcher Oberland FGZO
Flugplatz Speck 3, 8320 Fehraltorf
Telefon +41 44 954 12 53
info@fgzo.ch | www.fgzo.ch



www.fgzo.ch

www.facebook.com/fgzo.ch