

Speck Info 2-06

Flugplatz Speck



In dieser Ausgabe:

<i>Info Seite</i>	3
<i>Präsidiales, Reto Seitz</i>	4
<i>Berichte aus den Ressorts</i>	6
<i>FGZO Agenda</i>	21
<i>Marktplatz</i>	21
<i>Skydive</i>	22
<i>Fly outs</i>	24

AERO INSURANCE SERVICE AG

Ihr professioneller Partner für Luftfahrtversicherungen

Die Anforderungen an Luftfahrtversicherungen
sind individuell und komplex.
Lassen Sie sich von uns kostenlos beraten.
Nutzen Sie unsere Erfahrung.

www.aero-insurance.ch Phone: +41 44 881 27 27 Fax: +41 44 881 27 28



Reto Seitz

Leitbild

Auch was auf den ersten Blick selbstverständlich ist, führt trotzdem immer wieder zu angeregten Diskussionen. So auch grundsätzliche Fragen zur FGZO. Wer sind wir? Was machen wir und für wen? Wo wollen wir hin? usw.

Wir haben deshalb für die FGZO ein Leitbild erstellt, welches solche Fragen in allgemeiner Form beantwortet. Innerhalb dieser Leitplanken kann der Vorstand unter Berücksichtigung der Statuten und Gesetze die entsprechenden Entscheide fällen.

1. Zweck:

Betrieb eines Flugplatzes mit Nebenbetrieben. Betrieb von Motor- und Segelflug.

2. Bekenntnis:

Wir bekennen uns zum Verein, der das Fliegen einer breiten Bevölkerungsschicht ermöglicht, zur Kameradschaft, zur Förderung des Pilotennachwuchses, zur Förderung der Speck als Treffpunkt für Interessengemeinschaften, für Anlässe und als Ausflugsziel.

3. Grundsätze:

Safety first, auf dem Flugplatz und in der Luft. Die Existenz des Flugplatzes und des Flugbetriebes soll nachhaltig gesichert werden. Deshalb wollen wir die Risiken mit geeigneten Massnahmen minimieren.

4. Anlagen:

Wir betreiben vereinseigene Flächenflugzeuge. Den Mitgliedern vermieten wir Hangar- und Abstellplätze für ihre privaten Luftfahrzeuge. Unsere Infrastruktur beinhaltet: Piste, C-Büro, Tankstelle, Hangars, Werkstatt, Restaurant. Wir vermieten eine Werkstatt und ein Restaurant.

5. Angebot:

Motorflug: Vermietung von Flugzeugen an Mitglieder für Rundflüge und Reisen, Grundschulung bis PPL, Club interne Fortbildungen und Fly outs.

Segelflug: Vermietung von Flugzeugen an Mitglieder für Rundflüge und Reisen, Grundschulung, Akroausbildung, Alpen- und Streckenflugeinweisungen, Ausbildungslager, Alpin-Lager, Passagierflüge.

6. Nebenbetriebe:

Nach Möglichkeit lassen wir Nebenbetriebe wie Haltergemeinschaften, Fallschirmspringer und Flugbetriebsunternehmen zu.

7. Finanzen:

Die FGZO wird nach kaufmännischen Grundsätzen geführt. Wir wollen finanziell unabhängig sein. Dazu streben wir einen hohen Eigenfinanzierungsgrad an. Investitionen wollen wir aus eigenen Mitteln tätigen.

8. Nachbarschaft,

Für unsere Nachbarn, Umfeld und Behörden wollen wir verlässliche und dialogbereite Partner sein.

Präsidiales

Reto Seitz

Saisonrückblick

Der neue Vorstand ist nun seit einem halben Jahr im Amt und kann auf die erste Saison zurückblicken. Mit Ausnahme des Monats August hatten wir viel schönes Flugwetter. So wurde fleissig geflogen, was sich mit mittlerweile über 3'000 Motorflugstunden und 562 Segelflugstunden niederschlägt. Dies ist teilweise deutlich mehr als budgetiert und wird sich in der Rechnung positiv bemerkbar machen.

Dass diese Flugstunden ohne ernsthafte Zwischenfälle oder gar Unfälle geflogen wurden, ist ebenso erfreulich. An dieser Stelle deshalb ein herzliches Dankeschön an alle Pilotinnen und Piloten, Fluglehrer und natürlich auch an unsere Flugdienstleiter.

Zukunft der FGZO

Trotz den guten Nachrichten von unserem Kassier wird uns die Existenzsicherung der FGZO noch lange beschäftigen. Die Genesung der FGZO erfolgt in drei Stufen:

Zum Ersten und Dringendsten musste die Liquidität gesichert werden. Dies war für das kurzfristige Überleben der FGZO das Wichtigste. Dies geschah vor allem mit dem ausserordentlichen Mitgliederbeitrag, welcher an der aoGV vom 6.Juli 2006 beschlossen wurde. Die meisten Mitglieder haben diesen Beitrag bereits einbezahlt und einige sogar den Betrag noch erhöht. Auch hier ein herzliches Dankeschön.

Zum Zweiten müssen wir die Rendite sicherstellen. So beschränken wir uns auf der Ausgabenseite auf das wirklich Notwendige und halten uns an das Budget. Auf der Einnahmenseite mussten leider weniger populäre Massnahmen getroffen werden. Wir haben die Charterpreise unserer Clubflugzeuge den effektiv anfallenden Kosten angepasst und wo bereits möglich die Mietpreise für die Hangarplätze erhöht.

Als weitere Massnahme zur Kostenreduktion wird die Flugplatzinfrastruktur so angepasst bzw. erweitert, dass an Tagen mit wenig oder ohne Flugbetrieb kein Flugdienstleiter mehr auf dem Platz anwesend sein muss. Dies hilft uns die Personalkosten, welche einen erheblichen Teil unserer Gemeinkosten ausmachen, zu reduzieren. Dasselbe versuchen wir im Sekretariat zu erreichen indem wir Abläufe vereinfachen. Ein erster augenscheinlicher Schritt wird die elektronische Startliste sein, welche zurzeit von unserem Flugdienstleiter Fritz Brändli entwickelt und eingeführt wird. Auch die Flugzeugflotte wird überprüft und gegebenenfalls der sich veränderten Nachfrage angepasst.

Zum Dritten wollen wir die Zukunft der FGZO sowie des Flugplatz Speck auch nachhaltig sichern. Dazu bewerten wir die Risiken, welche durch den Betrieb eines Flugfeldes und die Vermietung von Flugzeugen vorhanden sind. Ziel ist es, diese Risiken zu minimieren.

Ein Punkt steht dabei im Vordergrund: Es können die hohen Kosten bei einem Unfall mit Todesfolge (Versorgerschaden) nicht unbeschränkt versichert werden. Dies ist insbesondere bei den kommerziellen Rundflügen und in der Flugschule ein Thema. Sollte ein solcher Fall eintreten,



ist die Existenz der FGZO und somit auch unseres Flugplatzes auch mit einer gesunden Vereinskasse akut gefährdet. Während es sicher möglich ist, einen neuen Verein für den Flugbetrieb zu gründen, ist die Wiedereröffnung eines Flugplatzes eher unwahrscheinlich. Es drängt sich deshalb die Frage auf, wie die Risiken aus dem Flugbetrieb von der Existenz des Flugplatzes abgekoppelt werden können. Eine Arbeitsgruppe wird sich dieser Thematik annehmen und entsprechende Lösungsvorschläge ausarbeiten.

Wir werden Euch zu gegebener Zeit weiter informieren.

Mit kameradschaftlichem Fliegergruss

Reto Seitz

Bügi Druck

Urs Bürgisser

Buch– Offset- Digital- Schnelldruck

Tumbelenstrasse 51, 8330 Pfäffikon ZH

Tel. 044 950 34 60 / Natel 079 678 46 37

Mail: info@buegidruck.ch www.buegidruck.ch

Wir machen den Weg frei

RAIFFEISEN

Raiffeisenbank Zürcher Oberland

Hauptsitz

8610 Uster
Bahnhofstr. 2
Tel. 044 905 29 50
Fax 044 905 29 60

Geschäftsstellen

8625 Gossau
Grütstr. 51
Tel. 044 936 60 80
8620 Wetzikon
Bahnhofstr. 143
Tel. 044 931 46 46

Bauwesen

Schaggi Jucker, Bauvorsteher

Pistenunterhalt

Wegen dem heissen und trockenen Sommer musste unsere Piste über längere Zeit bewässert werden. Besten Dank unserem Verpächter, Markus Weilenmann, für seine nächtlichen Einsätze.

Anfang Oktober wurden die Löcher in unserer Start- und Landebahn mit Rollrasen aufgeschiftet. Vielen Dank allen Helferinnen und Helfern, welche bei feuchtnassem Wetter und "Sträflingsarbeit" vollen Einsatz zeigten. PS. Es war eine "Drecksarbeit".

Gebäudeunterhalt

Das Flachdach des Vorbereitungsraums, im C-Büro, musste Ende September mit einer neuen Kunststoffmatte abgedichtet werden. Herzlichen Dank den Helfern, welche das Eternitdach demontierten, reinigten und montierten.

Besonderen Dank gebührt Christoph Stahel (nicht Gruppenmitglied) für die günstige Folienbeschaffung und seine Arbeit für ein Trinkgeld.

Park- und Vorplätze

Schlaglöcher mit losen Steinen auf dem Hangar- und Werkstatt-Vorplatz, sowie auf dem Parkplatz mussten Anfangs November repariert werden. Bei morgendlicher Kälte und schönstem Flugwetter hatten sich mehrere Gruppenmitglieder verdient gemacht. Vielen Dank für Eure Strassenbauarbeiten und den "Chrampf".

Mit freundlichen Grüssen

Schaggi Jucker



Behandlung von Flugzeug-Oberflächen
Technik, Hinweise und Produkte

Kriesbachstrasse 30, 8600 Dübendorf, Tel 044 882 35 42

www.surfacecare.ch



Finanzen

Dominik Hürlimann, Kassier

Es ist eine Freude auch einmal gute Nachrichten zu verkünden

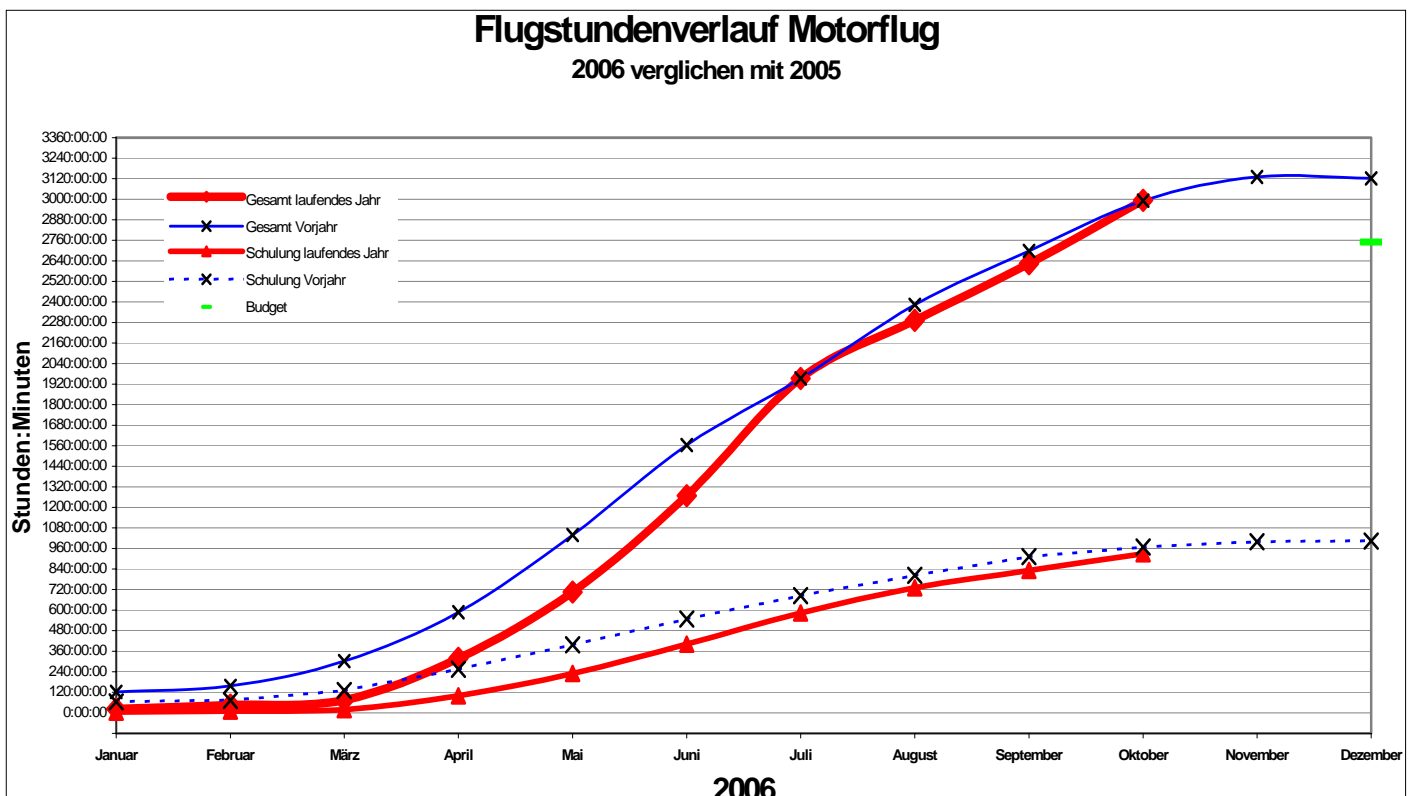
Den 3. Quartalsabschluss und die Budget Kontrolle haben wir im Oktober durchgeführt. Durch das kostenbewusste Verhalten meiner Vorstandskollegen haben wir die Ausgaben unter Kontrolle.

Flugplatz

Hier müssen wir eine Kostenüberschreitung bei den Gehältern der Flugdienstleiter anmelden. Wenn nächstes Jahr die Infrastruktur soweit angepasst ist, dass der Flugplatz nicht immer bemannt ist, sehen wir hier eine Entlastung.

Motorflug

Dank dem schönen Wetter im Oktober haben wir beim Motorflug das Stunden – Budget übertroffen. Das hat uns zusätzliche Einnahmen gebracht. Die Motorschäden der Maule und der Cessna 152 erhöhen die Ausgaben erheblich. Wir rechnen trotzdem mit einem leicht positiven Abschluss.



Segelflug

Beim Segelflug erreichten wir - trotz mehr geflogenen Stunden als letztes Jahr - das Budget nicht. Das führt automatisch auch zu geringeren Einnahmen als erwartet. Die Ausgaben bestehen praktisch nur aus Versicherung und Gebühren und sind somit unabhängig von den geflogenen Stunden. Das Resultat wird geschmälert durch die Revision des G8 und die Amortisation für den Duo Discus. Für nächstes Jahr versprechen wir eine defensive Budgetierung der Flugstunden und im Minimum eine schwarze Null.

Ausserordentlicher Mitgliederbeitrag 2007

3/5 der Aktiv – Mitglieder haben den ausserordentlichen Mitgliederbeitrag 2007 bereits bezahlt.

Herzlichen Dank!

Unsere Liquiditätsprobleme sind gelöst. Die diesbezüglich erwartete Mitgliederfluktuation hielt sich in Grenzen.

Nächste Massnahmen (ab 1. Januar 2007):

- Platzbenützungsgebühren überdenken ev. durch Landetaxen ersetzen
- Grundsicherungszuschlag überdenken ev. streichen oder reduzieren
- Werktag- und Wochenendtarife prüfen
- Anpassung Privatflugzeughalter Reglement
- Personaleinsatz optimieren

Der Kassier

Dominik Hürlimann

Innovation hoch zwei.



Kaba elologic

Kaba erweitert die Produktfamilie Kaba elologic mit weiteren Komponenten der elektronischen Zutrittskontrolle. Der neue Digitalzylinder und die Beschlagslösung Kaba elologic c-lever zeichnen sich aus durch die berührungslose Aktivierung, einfache Handhabung sowie Zutrittssignalisierung mit optischem Leuchtring und akustischem Piepser. Kaba Produkte können bei den autorisierten Fachpartnern bezogen werden; Adressen unter: www.kaba.ch

Kaba AG
Total Access Schweiz
Wetzikon • Rümlang • Crissier
Telefon 0848 85 86 87
www.kaba.ch

Bezugsquelle:

 **KABA®**

Autorisierter Fachpartner



Technik

Jörg Wiedersheim, Leiter Technik

Geschätzte Speckianerinnen und Speckianer

Die Tage sind kürzer geworden, der Morgennebel löst sich nur noch langsam auf, der Herbst ist endgültig da. Dies bedeutet, dass die diesjährige Flugsaison bald dem Ende entgegen geht. In Abhängigkeit der Wetterentwicklung werden wir voraussichtlich ab Anfang November verschiedene Flugzeuge über den Winter stilllegen und die entsprechenden Versicherungen bis zum Frühlingsbeginn im nächsten Jahr sistieren. Dies heisst jedoch nicht, dass wir auf wirklich schöne Herbst- und Winterflüge zur Gänze verzichten müssen. Um einen beschränkten Flugbetrieb auch im Winter sicherstellen zu können, werden einige Flugzeuge aus der Archer-, der Grob-, Katana- und der C-152-Flotte über den ganzen Winter eingelöst bleiben. Informiert Euch an Hand der Reservationsliste über die Verfügbarkeit unserer Flugzeuge.

Im Laufe des Sommers sind verschiedentlich Probleme mit Flugzeugmotoren aufgetreten. So wurden bei unserem Schleppflugzeug, der Maule HB-KCB und der C-152 HB-CFA im Rahmen von periodischen Kontrollen Metallspäne im Ölfilter festgestellt. Der Motor der KCB ist repariert und steht nach 25 Flugstunden "Überlandflüge" den Segelfliegern wieder als Schleppmaschine zur Verfügung. Der Motor der CFA ist repariert und steht uns wieder zur Verfügung. Beide Motoren sind bedingt durch die noch möglichen langen Betriebszeiten bis TBO nicht auf 0 Stunden revidiert worden. Unser Archer HB-PHO steht zurzeit in Lodrino, wo während eines Ausfluges ein Stottern des Motors festgestellt wurde. Abklärungen vor Ort haben ergeben, dass 1 Zylinder durch ein blockiertes Ventil keine Kompression mehr aufwies und verschiedene Motorenteile durch den "Ventilklemmer" Schaden erlitten haben. Der Motor muss zur Reparatur total zerlegt werden. Dies veranlasste uns den Motor auch gleichzeitig auf 0 Stunden überholen zu lassen. Aus diesem Grunde wird uns die HB-PHO den Winter durch nicht zur Verfügung stehen. Zur Verhinderung weiterer teurer Motorschäden appelliere ich an Euch einmal mehr, als Präventivmassnahme den run-up erst durchzuführen und erst zu starten, wenn der Motor warmgelaufen ist (Oeltemperaturanzeige hat sich bewegt).

Vor kurzem hat der Vorstand entschieden, unsere Piper Arrow HB-PBX zum Verkauf auszuschreiben. Die tiefen jährlich geflogenen Flugstunden verbunden mit einer hohen Reparaturanfälligkeit und einem hohen Fixkostenanteil dieses Flugzeuges haben den Flugstundenpreis in eine Höhe getrieben, zu welchem die HB-PBX praktisch nicht mehr zu vermieten ist. Bevor wir nun dieses Flugzeug öffentlich ausschreiben, sollen die Mitglieder der FGZO von einem Vorkaufsrecht Gebrauch machen können. Bei Interesse stehe ich Euch gerne für Informationen zur Verfügung.

Es ist in unserem Verein Tradition, dass unsere Flugzeuge 1 mal pro Jahr durch die Mitglieder einer inneren und äusseren Reinigung unterzogen werden. Wir werden diese zum Saisonstart im nächsten Frühling durchführen. Eine Einladung zur Mitwirkung werdet Ihr zu gegebener Zeit über die Speck Info erhalten.

Ich wünsche Euch viele unvergessliche Stunden in unseren Flugzeugen und many happy landings.

Jörg Wiedersheim – Leiter Technik



Operation

Viktor Strausak, Betriebsleiter

Wir haben nun die Hauptflugsaison 2006 mit allen möglichen Meteo Varianten hinter uns und ich hoffe, dass uns der Rest des Herbstes auch noch viel gutes Flugwetter beschert. Mit Genugtuung darf ich feststellen, dass in diesem Sommer gegenüber früheren Jahren der Flugplatz nie wegen schlechtem Wetter geschlossen wurde. Die Piloten haben bei fraglichem Wetter immer selbstständig richtig entschieden, ob noch geflogen werden kann oder nicht.

Der Zustand unserer Graspiste ist besser denn je, dank des fachmännischen Unterhalts von Paul Schneider und Schaggi Jucker. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an die beiden.

Flugdienstleiter Fritz Brändli investiert momentan sehr viel Freizeit und vor allem Fachwissen in ein Computerprogramm, das uns in Zukunft das Erfassen von Startlisten, die Flugstundenkontrolle fürs BAZL und den Flugzeugunterhalt, automatisches Erstellen von Rechnungen und vieles mehr ermöglichen soll. Sobald dieses System läuft, können wir damit massiv Arbeitszeit einsparen.

Da auch in Zukunft nicht immer ein Flugdienstleiter auf dem Platz sein wird, müssen vermehrt auch Clubflugzeuge vom Piloten selber aus dem Hangar genommen oder nach dem Flug wieder hangariert werden. Dies sollte jedoch kein Problem sein, denn was für jeden Privatflugzeugbesitzer schon seit jeher als „normal Ops“ und selbstverständlich gilt, wird sicher auch im Club-Betrieb problemlos funktionieren.

Wichtig: Sobald ich mein Flugzeug aus dem Hangar genommen habe, Tore wieder schliessen. Falls ich mehrere Flugzeuge ausräumen muss um an meines zu gelangen, werden diese selbstverständlich wieder eingeräumt.

Bitte folgendes beachten:

- Niemals mit laufendem Motor in den Hangar rollen
- Keine Flugzeuge auf der Strasse stehen lassen
- Im Hangar herrscht striktes Rauchverbot

Zur Erinnerung: Bei tiefen Aussentemperaturen dauert das Vorwärmen der Motoren wesentlich länger. Steht ein Flugzeug längere Zeit draussen im Gras, sinkt es ein wenig ein und braucht daher höhere Drehzahlen zum Wegrollen. Auch dies darf nur mit **vorgewärmtem** Motor gemacht werden, sonst nimmt er Schaden!!!

Das Abo für den Bottlang wurde nicht mehr verlängert: Die Erfahrung zeigt, dass viele Seiten nach einem Ausflug leider nicht mehr eingeordnet wurden. Ein unvollständiger Bottlang ist unbrauchbar. Für diejenigen, die über keinen eigenen Bottlang verfügen, ist es in Zukunft sinnvoller, sich für die Ferien ein aktuelles und vollständiges Trip – Kitt für das jeweilige Land zu kaufen oder sich mit einigen Kollegen selber zu organisieren.

Das AIP mit den Schweizer Karten bleibt unverändert im C Büro.

Wir ersparen Guido Seiferle viel Arbeit, wenn wir Mängel, die bereits im Flugreisebuch eingetragen aber noch nicht repariert sind, nicht nochmals eintragen. Daher vor jedem Flug das Flugreisebuch betreffend bekannten Mängel kurz checken.



Ein Problem beschäftigt mich: Einzelne Piloten tätigen mehrere Flugzeug Reservationen für dieselbe Woche, das Flugzeug wird dann aber nur einmal übernommen. Die restliche Zeit bleibt das Flugzeug am Boden und verursacht der Fluggruppe Unkosten, denn für eine neue Reservation durch einen anderen Piloten ist es dann meist zu spät. Solches Verhalten hindert andere am Fliegen, verhindert einen optimalen Einsatz der Flugzeuge und ist absolut unkameradschaftlich!

Ich möchte nochmals alle Privatflugzeugbesitzer darauf aufmerksam machen, dass jedes geparkte Flugzeug im Hangar die eigene Deichsel montiert haben muss. Selbstverständlich gehört genügend Luft in die Reifen! Nur so können auch die hinteren Flugzeuge problemlos hangariert werden. Denkt mal an eine Not – Evakuierung der Flugzeuge bei Feuer im Hangar, wenn zuerst eine passende Deichsel gesucht werden muss.

Die neuen kostendeckenden Charterpreise sind eingeführt. Es liegt nun am Vorstand, unrentable Flugzeuge stillzulegen oder sogar zu verkaufen.

Zu guter Letzt möchte ich nochmals an die BAZL Vorschrift erinnern: Wir sind **gesetzlich verpflichtet**, eine Startliste zu führen!

Jeder Pilot meldet sich nach der Landung im C Büro zurück

Ich hoffe ab 1. Januar 2007 eine neue, vereinfachte BAZL – konforme Fluganmeldung einführen zu können.

Der Pilot macht damit die nötigen Einträge selber in der Start/Landeliste. Die Eingaben werden vom Piloten direkt am Computer mit einer speziellen Maske eingegeben. Als Backup, oder um Stau am Bildschirm zu vermeiden, liegt zusätzlich eine Papier-Fluganmeldung in Startlistenformat auf, die dann zu einem späteren Zeitpunkt vom Flugdienstleiter in den Computer eingegeben werden kann.

Diese **Fluganmeldung** ist dann zugleich die **Startliste** und wird die bis heute von den Flugdienstleitern mühsam von den roten Fluganmeldungen nachgeführte Startliste ersetzen. Die alten roten Fluganmeldungen werden somit nicht mehr gebraucht.

Aus den Computerlisten können alle wichtigen Daten fürs BAZL, die Buchhaltung oder den technischen Unterhalt der Clubflugzeuge entnommen werden. Ebenso sind die wichtigen Daten aller HB-Flugzeuge gespeichert, wie z.B. maximales Startgewicht, Lärmklasse und Eigentümer des Flugzeuges. Somit kann der Flugdienstleiter eine Rechnung für Landetaxe, Benzin, Öl usw. sofort ausdrucken. Die Abrechnung für Flugstunden auf Clubflugzeugen wird ebenso viel einfacher werden.

Die Einarbeitung der Flugdienstleiter ins neue System hat bereits begonnen. Wir planen, ab 1. Dezember 2006 einen Probelauf mit doppelter Führung der Startliste, also parallel im Computer **und** mit der neuen Papierliste.

Ein neues Schlüssel-System für das C-Büro, Theorieraum und den Hangar sollte in den nächsten Wochen eingebaut werden. Damit haben die Mitglieder Zugang zu diesen Räumen, auch wenn kein Flugdienstleiter auf dem Platz ist.

Mit freundschaftlichem Fliegergruss

Viktor Strausak





- Die Firma Acutronic, weltweit führender Hersteller von Bewegungssimulatoren für die Luft- und Raumfahrt sowie Automobilbranche
- 1973 gegründet, heute ein KMU und Schweizer Familienunternehmen mit 40 Mitarbeitenden in der Schweiz
- Standorte: Hauptsitz: Schweiz, Bubikon
 Niederlassungen: Schweiz, Olten
 USA, Pittsburgh
 Deutschland,

München



- Produkte: - 1 bis 5 Achsen Bewegungssimulatoren
 - Eigens entwickelter digitaler Controller
- Ressourcen: - Weiterentwicklung der Systeme intern
 aber auch in enger Zusammenarbeit mit
 Fachhochschulen
- Berufsbildung: - Ausbildungsbetrieb in den Berufen
 Konstruktion und Administration



ACUTRONIC



Flugschule

Koni Schindler, Leiter Flugschule

Unsere Fluglehrerschar wird immer älter und bedarf gelegentlich einer Verstärkung durch jüngere Kollegen. Die bisherigen Aufnahmebedingungen für die Fluglehrerkurse werden vom Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL auf Beginn des nächsten Jahres den JAR-FCL 1 angepasst, so dass unsere Flugschule in Zukunft auch Kandidaten ohne Berufspilotenausweis und Kunstflugerweiterung zur Aufnahmeprüfung des BAZL anmelden kann. Ein Interessent muss neuerdings noch über eine Flug erfahrung von mindestens 200 Stunden verfügen. Anmeldeschluss für den nächsten Fluglehrerkurs ist der 9. Februar 2007, Genauer es lässt sich im Internet nachlesen unter www.swisspsa.ch/fi.htm.

Die alljährliche Weiterbildung im Rahmen der bewährten Jahrescheckflüge wird sich nächstes Jahr schwer gewichtig um das korrekte Setzen der Motorenleistung und lärmarmes Fliegen drehen; von unseren diesbezüglichen Kenntnissen scheint mir schon etwas zu viel verdunstet zu sein. Daneben wird man seinem Fluglehrer zeigen müssen, dass man sich mit der sich ewig wandelnden Luftraumstruktur in der Umgebung des Flugplatzes auskennt und fähig ist, dem gelben AMIE – Kasten die für jede Flugvorbereitung notwendigen Daten zu entlocken. Die Zeit bis zum nächsten Frühling eignet sich hervorragend dazu, sich diese Kenntnisse in Ruhe anzueignen.

Kommt gut durch den Winter

Euer DCFI Koni

Für die neuen lärmarmen Cessna Modelle sind wir die Nummer 1
in der Schweiz. Am Flugplatz Speck in Fehraltorf / LSZK



Aircraft Maintenance
Seiferle Aviation AG
+41 44 954 18 11
info@seiferle.ch
www.seiferle.ch



Öffentlichkeitsarbeit

Martin Hugli, PR-Verantwortlicher

Das Jahr geht mit grossen Schritten dem Ende zu und bald beginnt die neue Saison. Bevor ich aber auf das neue Jahr zu sprechen komme, möchte ich kurz auf vergangenes eingehen.

Die FGZO war an verschiedenen Anlässe präsent. Dies in Form von persönlichen Teilnahmen oder aber in Form von Werbegeschenke, wie z.B. jenes vom Schüler- und Dorfturnier in Fehraltorf. Dieses fand im August statt. Hier hatten wir zwei Rundfluggutscheine für die Tombola gespendet. Dafür wurde unser Inserat auf der ersten Innenseite der Anlass – Broschüre aufgedruckt.

In der Aero Revue der September Ausgabe wurde innerhalb eines kleinen Berichtes der Flugplatz Speck vorgestellt. Der Bericht zeigte im wesentlichen die Situation der FGZO nach der ausserordentlichen Generalversammlung vom Juli auf.

Des weiteren wurden verschiedene Führungen auf dem Flugplatz Speck durchgeführt. So z.B. am 16. September. Da besuchten uns sieben Mädchen von der CVJM aus Pfäffikon ZH. Die Führung wurde so gestaltet, dass die Teilnehmerinnen einen Eindruck vom Flugplatz und alles was dazu gehört erhielten. Dabei hatten sie Gelegenheit einmal Flugzeuge aus der Nähe zu betrachten und sogar auf dem Pilotensitz einer Cessna Platz zu nehmen. Bei dieser Gelegenheit wurde auch erklärt, weshalb ein Flugzeug überhaupt fliegt. Im zweiten Teil, das Wetter wurde unterdessen besser, konnten die Jungen Damen mit dem HB-PEA in die Luft! Ein sicher erlebnisreicher Nachmittag für alle Beteiligten.

Zwei Personen, die eine Abschlussarbeit machten, entschieden sich, diese über den Flugplatz Speck zu machen. Sie besuchten uns während einem Nachmittag und machten verschiedene Fotos. Das Thema dabei war, vom Start bis zur Landung. Ich konnte den Beiden sämtliche Bereiche zeigen. Im weiteren wurde ihnen aufgezeigt, was ein Pilot alles zu erledigen hat, bevor er schlussendlich mit dem Flugzeug abheben kann. Als Höhepunkt stand zum Schluss ein Flug auf dem Programm, welcher sehr eifrig dokumentiert wurde!

Das waren verschiedene Aktivitäten, bei denen die Leute den Flugbetrieb näher kennen lernen konnten, welche normalerweise keinen Bezug zur Fliegerei haben. Solche Anlässe sind für Alle eine Bereicherung.

In Zukunft werden wir vermehrt solche Führungen machen. Damit wächst das Verständnis und die Akzeptanz bei der umliegenden Bevölkerung gegenüber dem Flugplatz Speck und der Fliegerei.

Um das Budget im Bereich PR für das Jahr 2007 nicht zu stark zu belasten, wird die FGZO beim Aero Club Zürich ein entsprechendes Gesuch einreichen. Dabei geht es um einen finanziellen Beitrag seitens des Aero Clubs Zürich, den die FGZO für PR Angelegenheiten zugesprochen kriegen sollte. Wie hoch der Betrag sein wird, werden wir sehen...



Wir legen grossen Wert auf die Nachwuchsförderung, aber auch auf die Freizeitgestaltung. In diese Themen werden sich die PR Aktionen 2007 bewegen.

Bei der Nachwuchsförderung sollen Schnupperflüge und bei der Freizeitgestaltung Rundflüge angeboten werden. Bei beiden Themen jeweils in Kombination von Führungen auf dem Flugplatz Speck.

Ein weiterer Fokus werden wir auf die Vermarktung des Rundfluges legen. So sollen direkte Werbeauftritte die Rundflüge besser bekannt machen.

Um die Kosten für die Speck Info auch in Zukunft tief zu halten, sind wir sehr froh um Inserenten. Herzlichen Dank an Alle, die in dieser Ausgabe eine Anzeige platziert haben. Ich hoffe, dass Sie in Zukunft viele Vereinsmitglieder als Ihre Kunden zählen dürfen.

Mit diesen Worten wünsche ich Ihnen alles Gute und

many happy landings

Martin Hugi

BINARIO 3

(www.binario3.ch)

2006

RISTORANTE PIZZERIA HOTEL

Anna e Raffaele Miraldi, Bahnhofstrasse 35, 8320 Fehraltorf
- RAUCHFREI ESSEN -

Tel. +41 (0) 44 955 2 101 Fax +41 (0) 44 955 2 106
binario3@binario3.ch



Segelflug

Rolf Lutz, designierter Segelflugobmann

Gino Lucchi

Interview mit dem designierten Obmann Segelflug der FGZO

Lieber Rolf, du bist von den Mitgliedern des Segelfluges der FGZO einstimmig zum designierten Obmann bestimmt worden. Ich gratuliere dir dazu recht herzlich. Was sind deine Beweggründe dich für dieses Amt zur Verfügung zu stellen?

- Danke. Ich habe mich riesig gefreut, dass alle 26 Anwesenden mir die Stimme gaben. Das gibt mir Vertrauen und zusätzliche Energie, die Sache gut zu machen.
- Nachdem ich letzte Saison eine fliegerische Pause machte, um mir klar zu werden, was mir der Segelflug bedeutet, spürte ich im Verlauf der diesjährigen Saison immer stärker, dass Fliegen einfach zu meinem Leben gehört. Ich bin seit ca. 8 Jahren Mitglied bei der FGZO. Zuerst war ich in der Rolle des Lernenden, dann wollte ich die Alpen erkunden und mich an grössere Distanzen herantasten. Und nun ist es an der Zeit, dass ich nicht nur für mich schaue, sondern auch einen Beitrag an diese Organisation leiste, die mir das alles ermöglicht hat und weiterhin ermöglicht. Fliegen, und Segelfliegen im Besonderen, hat viel mit Kameradschaft zu tun. Ich erlebe diese bei uns sehr positiv, auch wenn ich nicht zu jenen zähle, die sich nach dem Fliegen jeweils ein gemeinsames Bierchen gönnen.

Was werden deine kurz- und mittelfristigen Aspekte sein welche du "anpacken" wirst?

- "Anpacken" impliziert irgendwie, dass es nun Zeit sei, etwas zu unternehmen, was bisher nicht gemacht wurde. Zuerst möchte ich festhalten, dass in den letzten Jahren durch unseren Obmann Chris und den früheren Vorstand sehr viel Wichtiges angepackt und erledigt wurde. Wir haben einen respektablen Flugzeugpark. Abgesehen vom Duo Discus ist die Flotte zwar angejährt, aber in gutem, teilweise in hervorragendem Zustand (LS-4, G8). Die Piste ist fast immer verfügbar und ein neuer Hangar ist innerhalb kurzer Zeit realisiert worden.
- Ich möchte mit einer Ressort-Organisation Verantwortung delegieren und mich in den Ressorts stark engagieren. Pädé (Patrick Schuler) als Stv. Obmann und Ressortleiter Technik und Kadi (Karl Gysi) Ressortleiter Flugbetrieb leisten ausgezeichnete "Kleinarbeit". Es sind jeweils unzählige Arbeiten, die angepackt werden müssen, bis wir uns im Frühjahr wieder in die Lüfte schleppen lassen dürfen.
- Mein Fokus liegt ganz klar bei den Finanzen. Der grösste Teil der Aufgaben, Projekte, Ideen und Visionen basieren auf finanziellen Annahmen und Fakten. Die aktuelle Situation ist uns allen bekannt. Die schon seit längerem angestrebte Spartenrechnung muss nun realisiert werden. Vom neuen Vorstand weiss ich, dass es keine Tabus gibt, dass wir alles genau anschauen und auch sehr mutige Massnahmen ins Auge fassen.



- Ein heikler Punkt ist die Maule. In guten Jahren ist sie eine wunderbare Cash Cow, in anderen überrascht sie uns mit schwindlig machenden Reparaturen. Die Reparaturkosten, die Zusatzkosten für externe Schleppmaschinen und insbesondere die nicht geflogenen Stunden wegen fehlender Schleppmaschine gehen ins dicke Tuch. Eine rasche Lösung habe ich nicht parat. Von vielen Seiten kommen bereits konstruktive Ideen. Wir bleiben dran...
- Die Kommunikation ist ein weiteres Thema. Die Aussenwirkung des Segelfluges auf der Homepage ist, im Vergleich "zur Konkurrenz" ins Abseits geraten. Hier haben wir Handlungsbedarf. Ich freue mich sehr auf die Zusammenarbeit mit dir, um die verschiedenen Aufgaben und neuen Ideen anzupacken.

Wo steht der Segelflug aus deiner Sicht heute und was bedeutet das für seine Zukunft?

Wie wir in der Aero Revue nachlesen können geht es mit der Privatfliegerei bergab. Die Anzahl der Flugschüler und der Fluglizenzen sind rückläufig und das Durchschnittsalter, vor allem bei den Segelfliegern, ist stark angestiegen. Diesem allgemeinen Trend können wir uns nicht entziehen. Insbesondere bei der Budgetplanung muss dies berücksichtigt werden. Wir können nicht wie eine Firma ins Marketing investieren und die Umsätze hochkurbeln oder mit neuen Produkten aufwarten. Praktisch alle Vereine haben Mitglieder verloren. Das Freizeitverhalten hat sich bei Jung und Alt grundlegend verändert. Segelfliegen kommt da besonders schlecht weg. Welche Freizeitbeschäftigung verlangt so viel Vorbereitung und Zeiteinsatz im Verhältnis zur "Fun-Phase"?



Mein Rezept heisst: Kameradschaft pflegen, die Speck weiter zu einem attraktiven Freizeitort ausbauen und unsere Vorzüge kommunizieren. In kleiner werdenden Märkten gibt es immer solche, die es besser machen und sogar wachsen. Segelfliegen gehört auch in Zukunft zu den verankerten Freizeitaktivitäten, in der Schweiz und im Ausland. Glücklicherweise ist es nicht eine Trendsportart, die boomt und dann rasch an Attraktivität einbüsst (Windsurfen, ...).

Was empfiehlst du einem Interessenten, welcher den Segelflug kennen lernen möchte?

Ans Briefing kommen (Samstag / Sonntag 10.00 Uhr), miterleben was alles zu einem Flugtag gehört, uns ausfragen und uns von tollen Flugerlebnissen schwärmen lassen und natürlich einen Passagierflug machen.

Was sind deine persönlichen Motive mit einem Segelflieger zu fliegen?

Wenn ich die Augen schliesse und mir einen tollen Flug vorstelle, dann bin ich hoch in den Alpen, weit unten die Städte, Täler und Gletscher. Fliegen im Gebirge ist wirklich etwas Traumhaftes. Am Morgen die ersten schwachen Aufwinde suchen, sich empor kämpfen und dann ohne Motor Hunderte von Kilometer zurücklegen In den Segelfluglagern ist es dann am schönsten. Da



kann man am Abend gegenseitig die Eindrücke austauschen, dazulernen, nochmals das Ganze im Kopf geniessen.

Dürfen wir noch erfahren was du sonst noch so machst wenn du mal nicht im Segelflieger "herumkurvst"?

In Interviews von Managerzeitschriften heisst es immer: die Familie ist mir das wichtigste. Im Prinzip ist das bei mir auch so, aber ... Meine Frau ist wie ich im Beruf stark engagiert und die beiden Töchter (17, 19) orientieren sich nicht mehr am Papi. Darum gestalte ich die Freizeit, abgesehen von den Ferien, zu einem erheblichen Anteil ohne Familie. Im Winterhalbjahr (September - Mai (!)) ist Modellfliegen angesagt, im Hochwinter Snowboarden. Ich jogge regelmässig (auch im Verein) und im Sommer trainiere ich auf dem Mountainbike um fit zu bleiben. Ein ausgewogenes Leben führe ich nicht. Zum Beispiel fehlt mir die Zeit für die musischen Dinge, abgesehen von regelmässigen Kinobesuchen. Aber irgendwann bin ich zu alt zum Fliegen und dann ...

Lieber Rolf, besten Dank für deine ausführlichen und offenen Antworten. Wir wünschen dir viel Erfolg und Befriedigung und werden dich bei deiner neuen Aufgabe tatkräftig unterstützen.



10°C – TROCKEN
7°C – NASS
3°C – MATSCH
0°C – SCHNEE
-5°C – EIS



UltraGrip 7
GREIFT, WO ANDERE DURCHDREHEN



premio Reifen-Service

Pneu Junod AG

Schanzweg 8
8330 Pfäffikon ZH
Tel. 044 953 16 16
Fax 044 953 16 13

lfangstrasse 7
8603 Schwerzenbach
Tel. 044 825 44 44
Fax 044 825 44 35

www.pneu-junod.ch



GOODYEAR

▼
BECAUSE NOT ALL TIRES¹
ARE THE SAME _

EDV / Internet

Ronald Jakob, EDV Verantwortlicher

EDV (Kann auch zur Baustelle werden)

Sekretariat

Die W-LAN (Drahtlose Netzwerkverbindung) ins Internet wurde deaktiviert und durch ein Netzkabel ersetzt. Das Verlegen des neuen Kabels stellte sich als wesentlich aufwendiger heraus, als anfänglich gedacht.

An einem Samstagmorgen starteten wir mit der Verlegung des neuen Kabels im Keller des Restaurants. Das eine Ende wurde durch ein Loch in der Decke ins Sekretariat geführt, das andere Ende sollte durch eine unter der Strasse liegenden Röhre in Richtung C-Büro gezogen werden. Schon nach kurzer Zeit mussten wir feststellen, dass die im Keller beginnende Röhre nicht durchgängig war, sondern schon nach weniger als 2 Meter in einem Sammel-schacht unter der Gartenterrasse endete.

Es blieb uns nicht erspart, einige Bretter und Tische der Gartenterrasse zu entfernen. Das alleine war schon umständlich genug, aber es sollte noch spannender werden. Die Schrauben, mit denen die Bretter befestigt wurden, saßen derart fest, dass sie ausgebohrt werden mussten. Bei den Schrauben handelte es sich aber nicht um gewöhnliche Schrauben, sondern um hochfeste Schrauben, deren Material unserem Bohrwerkzeug zu widerstehen vermochte. Einige Bohrer später war es vollbracht! Die Bretter konnten endlich entfernt werden. Wie sie richtig vermuten dauerte es nicht lange, bis das nächste Hindernis zu erkennen war. Der Schachtdeckel war von betonierten Stützsäulen für die Terrasse umgeben, die nicht zuließen, dass der Schachtdeckel einfach entfernt werden konnte. Nach dem wegmeisseln der vorstehenden Betonteile und dem Aufschneiden der darunter liegenden ausgeschäumten Schicht waren wir einen Schritt weiter. Hoffnung machte sich breit, dass es nun endlich speditiv voran gehen würde.

Auf der gegenüberliegenden Seite der Strasse befand sich der nächste Schacht, wo das Kabel wieder zum Vorschein kommen sollte. Auch dieser Schachtdeckel sollte nicht leicht zugänglich sein. Er befindet sich unter dem Rundflughäuschen. Ausräumen war angesagt, damit der Bretterrost entfernt werden konnte. Kaum war diese Arbeit vollbracht und der Schachtdeckel entfernt, blickten wir in einen mit Wasser gefluteten Schacht. Jetzt benötigten wir auch noch eine Tauchpumpe, bevor wir dieses Kabel endlich verlegen konnten. Kaum hatten wir das Wasser abgepumpt, musste nur noch ein Loch durch die Seitenwand ins C-Büro gebohrt werden. Nach ca. 12 Stunden mit der Unterstützung von 3 tatkräftigen, improvisationsfähigen Helfern hatten wir alle Spuren unserer Handlungen wieder entfernt und das Kabel erfolgreich in Betrieb genommen.

Dank dieses neuen Kabels sind die Transaktionen unseres Sekretariats und unserer Buchhaltung nicht mehr wetterabhängig und erst noch schneller erledigt. **Ich möchte mich an dieser Stelle bei den freiwilligen Helfern bedanken.**

Anmerkung: Da an unserer ADSL – Leitung bereits mehrere Rechner angeschlossen sind und der Datenkanal aufgesplittet wird, kann das W – LAN nicht für Besucher geöffnet werden.



C-Büro

Der Rechner der Flugdienstleiter funktionierte eher schlecht als recht. Dies lag einerseits am Betriebssystem, andererseits an der installierten Hardware. Durch die Nachrüstung von zusätzlichen Speichermodule (von 256MB auf 1GB), die uns freundlicherweise von einem Mitglied überlassen wurden, konnte die Geschwindigkeit des Rechners auf ein erträgliches Niveau gebracht werden. Die Neuinstallation des Betriebssystems zusammen mit einem Internet Security Paket sorgte schliesslich dafür, dass der Rechner effizient, stabil und „sicher“ am Netz betrieben werden kann.

Damit wurde ebenfalls der Grundstein für die Einführung eines neuen Softwaretools zur Reduzierung des Administrationsaufwandes im C-Büro geschaffen.

Anmerkung: Eine Speicheraufrüstung ihres Rechners ist eine heute günstige Möglichkeit, ihren Rechner schneller arbeiten zu lassen. Hat der Rechner genügend Speicher, muss er nicht ständig auf die Harddisk schreiben. Lese- und Schreiboperationen im Speicher laufen um ein vielfaches schneller ab, was für den Benutzer deutlich spürbar wird!

Cash-Terminal

Wie einige wahrscheinlich schon bemerkt haben, ist im C-Büro neu ein Cash – Terminal für bargeldlose Transaktionen installiert worden. Dieses Gerät läuft über unsere ADSL – Leitung. Dadurch fallen für dieses Gerät keine Telefonkosten an, sondern nur Transaktionsgebühren. Leider ist die Inbetriebnahme fürs erste gescheitert. Dies liegt an der vom Provider (Netzdienstanbieter) installierten Firewall. Damit die Firewall unseres Providers ohne Sicherheitsrisiken deaktiviert werden kann, müssen unsere Rechner erst mit einem neuen Sicherheitspaket versehen werden (wie oben beschrieben).

Die endgültige Inbetriebnahme des Cash-Terminal und die Schulung unserer Angestellten kann in Kürze erfolgen. Sie werden ab diesem Zeitpunkt die Möglichkeit haben, mit VISA, Mastercard und Postkarten zu bezahlen.

Content-Service

Der Content – Service – Dienst wurde erfolgreich in Betrieb genommen. Wir haben damit die Möglichkeit, Daten auf einem externen Server, in einer Oracle – Datenbank geschützt abzulegen. Dieser Dienst wird ebenfalls für die automatisierte Datensicherung unseres Rechners im Sekretariat benutzt.®

Ronald Jakob



FGZO – Agenda

Stand: 15. November 2006

Datum	Anlass	Wer
23. November 2006	Segelflughöck-Herbst	R. Lutz
27. April 2007	GV Aero Club Zürich	P. Lustenberger
28. März 2007	GV FGZO	R. Seitz

Marktplatz

Kleinanzeigen, für FGZO Mitglieder gratis

- Der in der Speck Info abgesetzten Zeilenpreis beträgt CHF 10.00, inkl. MwSt.
- Mindestpreis: CHF 20.-
- Die Anzahl Zeichen pro Zeile beträgt 71
- Jede angebrochene Zeile wird voll verrechnet

Piper PA 28R-200 Arrow

Baujahr 1971, TT 4700, Motor Lycoming IO-360-C1C – Überholung Sept.02 – TSN 4500 – TSO 650 - 200PS – Einspritzer, 2-Blatt Propeller – Hartzell HC-C2YK-1BF – TSN 5000 – TSO 1400 Dez.95, Schalldämpfer System Liese, 2x VHF-COM/NAV King KX125, Audio Panel, ADF, DME, Marker, ILS, XPDR, GPS Trimble 2000, ELT, Becker Emergency Power Unit (COM/NAV), Trimmung elektr. ,stets hangariert und gewartet, letzte 100h Kontrolle 07.06.06. Preis auf Anfrage. Interessenten melden sich bitte bei Jörg Wiedersheim – Leiter Technik, wiedersheim@fgzo.ch



Skydive Zürich

Rolf Krah, Aktuar – Skydive Zürich

Saisonrückblick

Skydive Zürich blickt auf eine aktive Saison zurück. Wir konnten von April bis Oktober viele schöne Sprünge über dem Speck durchführen.

Saisonhöhepunkt Schweizer Meisterschaft POPS

Am Wochenende vom 2. / 3. September durften wir die Schweizer Meisterschaft der Fallschirmspringer über 40 durchführen. Rund 25 Teilnehmer haben an diesem Wochenende in rund 200 Fallschirmabsprüngen die Schweizer Meister in den Rubriken Ziel, Relativ 4-Scramble und Hit'n'Rock ausgetragen.



Röbi Heid (Sieger Ziel), bei einer punktgenauen Landung



Das Siegerteam im Relativ bei er Sprung-vorbereitung

Hit'n'Rock die POPS-Disziplin



Landen – Gurtzeug ausziehen



Zum Ziel Rennen



Vom Ziel in den Sessel – und als Belohnung ein Bier

Herzlichen Dank

Wir möchten hier auch die Gelegenheit nutzen, uns zu bedanken:

- Herzlichen Dank an den Vorstand der FGZO für die ausgezeichnete Zusammenarbeit!
- Herzlichen Dank unseren Bauern für das Landerecht!
- Herzlichen Dank an alle Flugplatzchefs!
- Herzlichen Dank auch an die Seiferle Aviation für das Instandhalten unserer CQU!
- Herzlichen unseren Absetzpiloten!
- Herzlichen Dank allen Fluglehrern und Piloten für die Rücksichtnahme!

Und vor allem auch herzlichen Dank an Pascale und Chrigel für die Gastfreundschaft.

Blue skies and save landings

Rolf Krah – Aktuar



Fly – Out's

Bericht

Andy Freudiger

Windrose No 4

England Channel Trip mit Alternate „Pusztá“

Briefing

Man, für mich neue und bekannte Gesichter, trifft sich im Theorieraum und erfreut sich schon bald einer regen Diskussion über Erlebtes und Erhofftes auf dem bevorstehenden Flyout. Während die einen rasch anhand ausgearbeiteten Flugplänen das Gespräch vertiefen, informieren sich die anderen über Vorteile und Nachteile einer Routenwahl. Schon nach 10 Minuten kommen wir auf den gemeinsamen Nenner: das Wetterorakel. Dieses lässt sich selbst unter den Weisesten nicht deuten. Ob Channel Trip und oder Pusztá steht in den Wolken. Innerlich wünschen wir uns: Channel Trip

Donnerstag, 20.07.05

Pünktlich um 08.00 Uhr stehen alle vor dem alten Hangar im Kreise. Unsere Blicke im Banne der zahlreichen Wetterausdrucke, die wir gemeinsam mitgebracht hatten und nun vor uns am Boden lagen. Trotz teilweisen gegensätzlichen Aussagen lies sich sagen, dass weder Channel Trip noch Pusztá über die 4 Tage seitens Wetter ideal waren. Nachdem auch der neue Alternate Italien verworfen war, entschlossen wir uns für den Channel Trip. Die Route sollte hinter der Front durchführen und die Möglichkeit über gute Standorte für Crew und Flugzeug bieten, falls es eine Zwangspause geben sollte. Dijon wurde als erstes Zwischenziel gewählt. Zusammen mit meinem Sohn (12 Jahre) und der Catana entschlossen wir uns, über Porrentruy (LSZY) – Besançon (LFSA) - Gray St.Adrien (LFEV) nach Dijon (Flugzeit ca 2 ½ Std) zu fliegen. Nachdem

wir im Raum Wil mit Zürich Info Kontakt aufgenommen hatten, wurden wir vor Porrentruy nach Basel und anschliessend an eine nicht aufgeführte Frequenz und Rufnahmen weitergeleitet. Nach eingestelltem Squawk wurde uns mitgeteilt, dass ein Fortsetzen der Flugroute wegen Mirage Flugübungen nicht möglich sei und wir abdrehen müssten. Doch kurz nach dem Abdrehen erhielten wir ein erstes Heading und konnten den Flug auf der gehabten Höhe in Richtung Dijon fortsetzen. Nach 2 weiteren Kursangaben durften wir kurz vor St. Adrien die Route selbstständig weiterfliegen. Der Gedankenaustausch in Dijon ergab, dass PHG die gleiche Erfahrung gemacht hatte. Das Wetter zeigte sich von der guten Seite, sodass im heissen stickigen Abflugsraum in Dijon die Planung für die nächste Etappe anstand. Damit wir keine Gewichtsberechnungen durchführen mussten, hatte man das Flughafenrestaurant geschlossen! Selbstversorgung war angesagt. Liebe Rita, herzlichen Dank für den Schokoriegel für meinen Sohn Raphael! Während sich die einen sich für den Direktflug nach Dinard (LFRD) entschieden, entschlossen wir uns, zusammen mit PPI für den nächsten Zwischenstop in Tours (LFOT). Es war bereits nach 14.00 Uhr und man konnte auf der Strecke nicht nur die Thermik fühlen, sondern wie erwartet musste auch um jeden Meter Höhe gerungen werden. Nach



Aussage; PPI musste zur weiteren Abklärung in die grösseren Werkstatt nach Dinard. Hans und Lorenz entschlossen sich zu diesem Flug am nächsten Tag. Reto blieb in Tours.



Den Abend genossen wir nun zu fünft bei feinem Essen, gutem Wein und Gemütlichkeit.



Freitag, 21.07.06

Das Wetter zeigt sich weiterhin von der guten Seite. Telefonisch informierte uns Christoph Tschannen, dass CFA in Orleans genächtigt habe und nach Dinard (LFRD) kommen werde. Seinerseits der Weiterflug nach Jersey geplant. Zusammen mit PPI fliegen wir um 09.45 in Tours ab und erreichen beide knapp zwei Stunden später Dinard. Bevor PBX, PHO und PHG aufbrechen, werde ich von Thomas Sailer mit dem französischen Computer bezüglich Flugplanaufgabe vertraut gemacht und über das Wetter informiert. Während PPI und CFA in Dinard bleiben, setzten wir unseren Flug kurze Zeit später fort. Als ich mich bei Brest Info melde, bekomme ich den Hinweis, dass in meinem

Flugplan Guernsey stehe! Hier muss wohl ein Fehler unterlaufen sein. Ich ändere meinen Flugplan nach Jersey. Nach wunderbaren Bildern beim Flug entlang der Küste, mit einem Blick auf St. Michael bei Ebbe und einem interessanten Abschnitt in SVFR landen wir nach ca 1½ h Flugzeit auf Jersey (EGJJ). Angekommen auf dem Parkplatz für Light ACFT stelle ich fest, dass niemand von der FGZO anwesend ist. Der Griff zum Handy klärt sofort; man hat zwar zuerst von Jersey gesprochen. Diese Änderung habe ich jedoch durch den kurzen Kontakt nicht mitbekommen. Nun wir bleiben hier und geniessen bei schönem, aber windigem Wetter in einem Gässchen bei Fish & Chips einen unvergesslichen Sohn & Vater – Abend.

Samstag, 22.07.06

Der Himmel zeigt sich von düsterer Seite und der Blick auf den Wetterradar lässt eher noch mehr Wolken und Regen erwarten. Der Gedankenaustausch am Handy mit Christoph ergibt, dass das gleiche Wetter auch zum Warten zwingt. Geplant ist Flug über Dinard nach Orleans. Gegen 13.30 Uhr erreicht der Wetterbereich erstmals SVFR - Bedingungen. Wir haben den run-up abgeschlossen und stehen neben einem A320. Anstelle der Freigabe informiert mich der TWR über die Wetterverschlechterung und ob ich IFR conditions akzeptieren könne; negativ! 180° drehen und zurück auf den Parkplatz. Gut eine Stunde später rufe ich per Telefon den Tower an; ok es geht. 10 Minuten später starten wir zu einen eindrucksvollen Direktflug auf 700 ft über Meer mit bester Sicht auf bewohnte und unbewohnte Inseln sowie Schiffe. 50 Minuten später landen wir in Dinard. PHG hören wir noch am Funk beim Abflug. Beim Gang zum Briefing finden wir auch noch warme FGZO - Spuren. Ein Jeppesen-Manual liegt noch offen da und die Ausdrücke der Wetterberichte hat man uns auch hinterlassen. Super Service; herzlichen Dank.

Unser Flug nach Orleans erfolgt bei sommerlichen Abendbildern und Samstag abendlicher Ruhe; Funk läuft wenig und der Controller empfiehlt uns möglichst, direkt zu fliegen.

Vor Orleans frage ich nach dem Flugplatzwetter; er habe leider nichts und der Platz sei schon geschlossen. Mit der Frequenzangabe von Orleans werde ich entlassen. Nur, je näher wir zum Flugplatz kommen, desto düsterer wird die



Gewitterwand vor uns. Zwar kein Wind aber der Regen wird immer intensiver. Wir umfliegen das Gewitter und gelangen von Hinten an den Flugplatz. Da freut sich unser Herz, unter uns stehen PBX, PHO, PPI, PHG und leicht abseits CFA. Nach zwei Platzrunden habe ich mich von der Windrichtung überzeugt und wir ergänzen die FGZO – Aufstellung durch SCY.



Über den Griff ans Handy erreiche ich Röbi, der uns ein Taxi ins Hotel organisiert. Dort angekommen bedankt sich der Besitzer des Jeppesen Manual und übergibt mir einen Fly and Eat guide.

Sonntag, 23.7.06

09.00 sind wir bereits am Flughafen. Der Weiterflug ist über Dijon in die Schweiz geplant, wobei die Frage der Zollabfertigung nicht eindeutig geklärt werden konnte. Freundlicherweise müssen wir hier weder Lande- noch Übernachtungsgebühr bezahlen. Nachdem das schon fast traditionelle Handanwerfen des Motors von CFA erfolgt ist, begibt sich das Gros der FGZO – Flotte zum Abflug. Wir sind noch am Beenden unserer Tankerei, als CFA zu uns zurückrollt. Magnetprobleme? Hilfe ist an diesem Ort genügend gegeben, sodass wir unseren Rückflug fortsetzen. In Dijon, noch vor dem Abstellen des Motors erhalten wir die Information, dass Christoph für alle die Verzollung vorgenommen habe. Herzlichen Dank Christoph! Vor dem Abflug nach Bern trifft auch noch CFA ein; die Kerzen waren verschmutzt. Auf unserem Flug in die Schweiz erhalten wir über dem Jura vor Yverdon nochmals einen Regenguss und kreuzen einige Minuten später PPI von Lausanne

kommend auf ihrem Rückflug. Um 16.30 geht mit der Landung im Speck ein unvergessliches Fly out zu ende.

Das nächste Mal kommt bestimmt; wir freuen uns !



Impressum

Speck Info, FGZO

Flugsportgruppe Zürcher Oberland

Flugplatz Speck

8320 Fehraltorf

Tel. 044 954 12 53

Fax 044 954 12 08

Email info@fgzo.ch

Internet www.fgzo.ch

Redaktion

Martin Hugi

8492 Schalchen-Wila

Tel. 079 207 76 35

Fax 055 253 23 28

hugi.martin@schalchen.ch

Druck

Bügi Druck

Tumbelenstrasse 51

8330 Pfäffikon ZH

Tel. 044 950 34 60

Natel 079 678 46 37

info@buegidruck.ch



Titelbild:

Aufgenommen am 15.11.06 auf dem Flugplatz Speck. Der Bodennebel hat sich bereits gebildet und liess diese tolle Stimmung entstehen. *Foto Martin Hugi*

Zeitplan Speck Info:

Annahmeschluss
Texte

Annahmeschluss
Inserate

Vorgesehene
Erscheinung

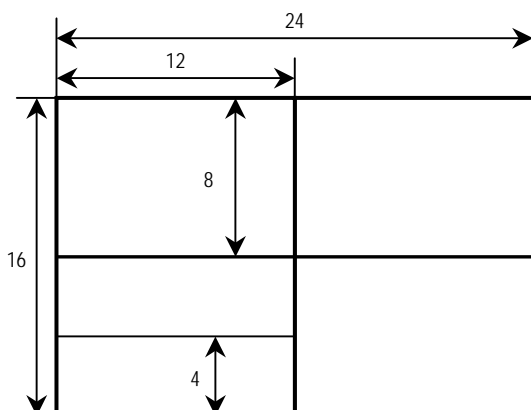
1-07

12.02.2007

19.02.2007

Ende Februar 07

Grossinserate



Grösse	Masse in cm	Platzierung	Kosten*
1	24 x 16	Doppelseitig, mittig	350.-
2	12 x 16	Letzte Seite	300.-
3	12 x 16	1. Innenseite	250.-
4	12 x 16	Innenseite	155.-
5	12 x 8	Innenseite	80.-
6	12 x 4	Innenseite	40.-

* exkl. MwSt.

Eine seriöse **Planung** als Grundlage für einen schönen Flug



heag

hürlimann engineering ag
Industrie & Gewerbepark
Wändhüslen
8608 Bubikon
Telefon +41 (55)253 26 30
Telefax +41 (55)253 26 31
Email planung@hlks.ch
www.hlks.ch

Energieberatung
Planungen Heizung / Lüftung / Sanitär
Sanierungskonzepte
Messungen an Anlagen
Nachweis energetische Massnahmen

MINERGIE
FACHPARTNER

P.P.
8320 Fehraltorf