

Speck Info 2-10

Flugplatz Speck



SPECK-takulär



In dieser Ausgabe:

<i>Editorial</i>	<i>3</i>
<i>Berichte aus Ressorts</i>	<i>5</i>
<i>Mitglieder</i>	<i>24</i>
<i>FGZO Agenda</i>	<i>25</i>
<i>Fly Out</i>	<i>26</i>
<i>Erlebnisbericht</i>	<i>27</i>

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



Editorial

Bruno Wettstein, Präsident

Liebe Mitglieder

Am 7. April 2010 habt Ihr mich zu Eurem Präsidenten gewählt; ich bedanke mich für das mir entgegengebrachte Vertrauen. Ich habe Euch an dieser Generalversammlung versprochen, für Frieden und Freundlichkeit in der FGZO zu sorgen.

Aviatiker gehen nicht auf Aviatiker los. Immer Nachsicht üben mit dem (vermeindlich) Schwächeren in der Gewissheit, dass man bei nächstbesten Gelegenheit selber mal der Schwächere sein könnte. Unter diesem „Stern“ durfte (musste) ich die letzten Monate einige Gespräche führen, welche zu meiner Freude alle positiv verlaufen sind. Ich möchte Euch ermuntern, falls Euch Unfriede oder Unfreundlichkeit in der FGZO widerfährt, mich dies wissen zu lassen.

Die Generalversammlung war für mich in zweierlei Beziehung besonders richtungsweisend. Zum Einen, das überwältigende Stimmenmehr, dass wir EIN Verein bleiben und zum Anderen, die bekannte Solidarität gegenüber den Segelfliegern bei der Beschaffung eines Ersatz-Segelflugzeuges (Discus). Ich werde mein Tun selbstverständlich ganz nach diesen Euren Vorgaben ausrichten.

Sehr glücklich schätze ich mich auch, einem so tollen Vorstand vorstehen zu dürfen; haben wir doch schon einige kreative Sitzungen hinter uns gebracht und die Ressortleiter hängen schon in umfangreichen Projekten drin. Ihr werdet zu gegebener Zeit laufend informiert. Und wenn Petrus so gut arbeiten würde wie die Ressortleiter, wären wir diesen Frühling nicht so ins Minus gerutscht mit unseren Stunden!

Ich hoffe fest, dass Ihr viel zum Fliegen kommt in der FGZO, damit wir diese dringend benötigten Stunden wieder aufholen können.

Mit Fliegergruss

Euer Präsi
Bruno Wettstein



Runway Report

LSZK 30 / 12

Diese Rubrik soll Euch künftig über Unterhalt, Reparaturen, Zustand und Benützung unserer Piste Aufschluss geben.

Im März 2010 konnte die Teilsanierung der Piste termingerecht, und einige tausend Franken günstiger als offeriert, realisiert werden.

Anlässlich der Beschaffung der Perfoplatten im Jahre 2002 wurden wir darauf aufmerksam gemacht, dass alle sechs bis acht Jahre die abgesunkenen Perfoplatten ausgegraben werden müssen (dies wäre jetzt). Mit neuen Rasenziegeln unterlegt und eingewalzt könnte man das Niveau der umliegenden Wiese wieder egalisieren. Das hätte gewaltige Kosten zur Folge, zumal ein grosser Teil der Perfoplatten beschädigt würden und ersetzt werden müssten. Defakto käme dies um einiges teurer als der erste Einbau der Platten, da das Ausgraben und die sehr teuren Rasenziegel dazu kämen.

Zurzeit arbeitet Schaggi Jucker mit Hochdruck daran, dies zu verhindern oder hinaus zu zögern. Es laufen einige Versuche auf der Piste. Dies führt zu intensiver Präsenz des Pistenteams auf der Piste. Piloten bitte Nach- bzw. Rücksicht nehmen; Diese Leute dürfen auf keinen Fall umgeflogen werden!

Das Abtragen des teilweise verfaulten Humuses ab den Perfoplatten hat ein sehr erfreuliches Ergebnis gezeigt. Es kann davon ausgegangen werden, dass wir für längere Zeit um das Ausgraben herum kommen. Zusätzliche, erfreuliche Nebeneffekte sind, dass diese Arbeiten (ca. Fr. 40'000.-) FGZO intern verrichtet werden konnten und somit ohne Kostenfolge für die FGZO bleiben! Zudem kann die Piste nach Regenfällen schneller wieder benutzt werden.

SCHAGGI, ICH DANKE DIR IM NAMEN DER FGZO GANZ HERZLICH!

Wir haben die berechtigte Hoffnung, dass wir nur noch an zwei Stellen auf insgesamt 80 Metern Länge eine Unterkoffung (Drainage und Befestigung) einbauen müssen.

Ziel des Pistenteams ist es, den Flugplatz so viel wie möglich offen zu halten. Das war in den letzten zwei Regenmonaten leider nicht ganz einfach. Besten Dank für Euer Verständnis.

Für's Pistenteam

Bruno Wettstein



Flugschule / Motorflug

Tino Seitz, Leiter Flugschule

Liebe Speckianer/innen

Nach 5 Jahren Abstinenz bin ich nun wieder DCFI in der Speck. Ich freue mich auf die Herausforderung und möchte Ihnen an dieser Stelle nochmals herzlich, für das mir entgegengebrachte Vertrauen danken. Nach bereits 4 Vorstandssitzungen kann ich berichten, dass die Zusammenarbeit im Vorstand bestens funktioniert. Das Gremium harmonisiert, die Vorstandsarbeit macht Freude.

Stundenstatistik

Leider ist die Flugschule dieses Jahr schlecht gestartet. Das miese Wetter, die reduzierte Flotte und die Tatsache, dass an vielen Tagen nur 1 Landung/Pilot möglich war, haben ihre Spuren in der Stundenstatistik hinterlassen. Immerhin, aktuell sind 19 Flugschüler auf dem Weg, Ihre Privatpiloten Lizenz zu erlangen. 31 Fluglehrer kümmern sich mit grossem Engagement und Freude um die angehenden Piloten.

Fluglehrer

Als neues Mitglied im Fluglehrerkader begrüssen wir Sam Berger. Sam hat einen grossen Teil seiner fliegerischen Ausbildung in der Speck absolviert und Ende Mai 2010 seinen FI Skilltest bestanden, Gratulation! Mit Sam haben wir einen initiativen und hochmotivierten Fluglehrer mehr in der Speck.

FGZO Checkflug

Gemäss Reglement muss jeder FGZO Pilot alle Jahre einen FGZO-Checkflug (18 Kalendermonate gültig) machen. Ich stelle fest, dass diese Regel noch lange nicht von allen Mitgliedern befolgt wird. Wer ohne Checkflug fliegt, verstösst gegen das Reglement, mit den entsprechenden Konsequenzen.

Landetaxen

Die gute Nachricht: Der Vorstand hat sich entschlossen, dass ab sofort für sämtliche Flüge im Rahmen der FGZO Flugschule, keine Landetaxen mehr verrechnet werden. Nutzen Sie die Gelegenheit und landen Sie gratis bei Familiarisation, Umschulungen, Weiterbildungen, JAR-Trainingsflügen, Checkflügen usw. Wir sind sicher damit auch einen Beitrag zur Flugsicherheit zu leisten.



Zufriedenheit

Noch eine Bitte an unsere Schüler: Mir ist sehr daran gelegen, dass Sie sich in der Speck wohlfühlen. Sollten sich also bei Ihrer Ausbildung Schwierigkeiten, welcher Art auch immer zeigen, oder Sie haben Ideen wie wir es noch besser machen können; ich habe immer ein offenes Ohr für Sie. Zögern Sie nicht und rufen Sie mich ungeniert an, ich freue mich über Ihren Input.

Uns allen wünsche ich eine unfallfreie und stundenreiche Saison 2010, mit vielen schönen Flügen.

Many happy landings
Tino Seitz



Wir bringen Sie ins Schwärmen

Raiffeisenbank Zürcher Oberland

8610 Uster	Tel. 044 905 29 50
8620 Wetzikon	Tel. 044 931 46 46
8625 Gossau	Tel. 044 936 60 80
8330 Pfäffikon ZH	Tel. 044 952 40 40

RAIFFEISEN



Segelflug

Rolf Lutz, Segelflugobmann

„Infolge Dauerregens fällt der Beitrag der Segelflieger aus“ denkt sich der Schreibende. Spielt uns das Wetter oder das Gedächtnis einen Streich? Gab es sowas wirklich schon mal in der Geschichte des Zürcher Oberländer Segelfluges?

Fakt ist doch, dass das Segelflugwetter bisher eine einzige Katastrophe war. Das Pfingswochenende war der bisherige Lichtblick, als einige Piloten in unseren Doppelsitzern wunderschöne Flüge nach Österreich und ins Tessin unternahmen.

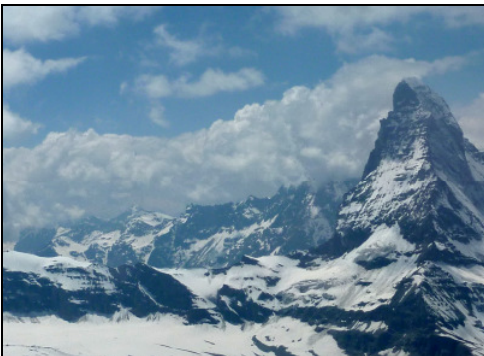
Dem Rekorde sammelnden Stefan Leutenegger ist sogar schon wieder ein Tausender ab Hausen a. A. gelungen, diesmal waren es sogar über 1'277 km! Aber wer von uns will denn schon um 0610 Uhr starten, auf 6'000m oben an die Füsse frieren und sich während 14 Stunden selbige nie vertreten..

Nachtrag:

Endlich, die Wolken haben sich verzogen und wir können fliegen! Und schon hat es für einen Besuch des Matterhorns und zu einem Ausflug bis über den Ortler Richtung Bolzano gereicht!

Dank Hilfsmotörli stressbefreit.

Obmann Segelflug
Rolf Lutz



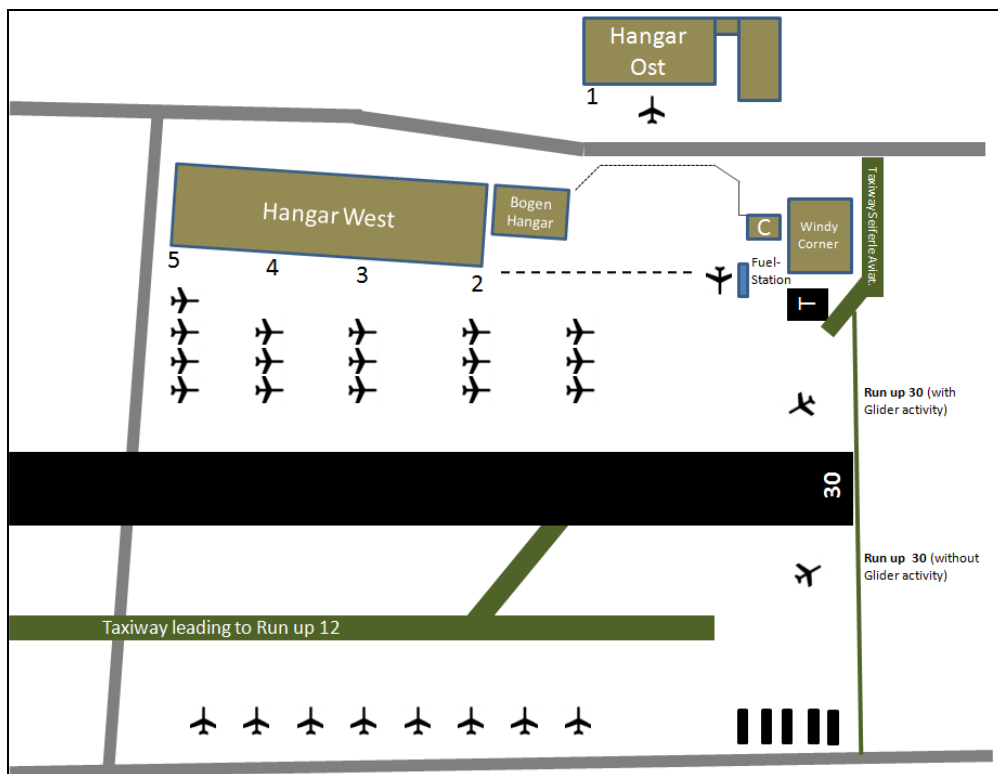
Betrieb

Robert Pfrunder, Leiter Betrieb

Liebe Mitglieder

Gerne möchte ich mit einem Anliegen aus dem Betrieb an euch gelangen. Wie aus dem Info Express Nr.7 zu entnehmen war, sind wir der Meinung, dass die Disziplin, Solidarität und Rücksichtnahme im Speck noch Verbesserungspotential hat. Unsere Flugdienstleiter (FDL) haben die nachfolgende Erinnerung zusammengestellt. Ich möchte euch alle bitten, diese wirklich zu beherzigen. Dem Betriebsteam herzlichen Dank für diese Zusammenstellung.

In der folgenden Zusammenstellung werden die z.T. neuen Bezeichnungen der Örtlichkeiten auf dem Flugplatz verwendet. Zur besseren Verständlichkeit dient die folgende Übersichtsskizze:



Auf Grund der Diskussionen um den Versicherungsschutz anlässlich der letzten GV entstand teilweise der Eindruck, dass das Einhangarieren, insbesondere des grossen Helikopters im Hangar West, Sache der FDL sei oder von diesen übernommen werden muss. Hier handelt es sich klar um ein Missverständnis. Die FDL können unterstützen, müssen aber nicht. Es ist selbstverständlich ein Vorteil, wenn ein FDL das Hangarieren überwacht. Das Hangarieren ist aber grundsätzlich Sache der Piloten. Weitere Ausführungen zum Hangarieren findet ihr im Nachfolgenden „Refresher“.

Kleiner Refresher zum Flugbetrieb auf dem Flugplatz Speck:

Hangarierung:

- Bitte Hangartore nach dem Aus- bzw. Einhangarieren jeweils wieder **sofort** schliessen (Sicherheit, keine Unbefugten Personen, Schmutz durch Wind, Vögel nisten, etc.).
- Hangartore immer ganz öffnen. Damit werden Schäden an Flugzeugen vermieden/reduziert
- Flugzeug niemals im Schiebebereich der Hangartore stehen lassen.
- Mit dem Propeller nicht gegen die Hangars blasen.
- Flugzeuge vom Hangar Ost immer mit stehendem Motor von Hand über die Strasse auf das Flugplatzgelände verschieben.
- Ein- und Aushangarieren der Flugzeuge ist Sache der Piloten, Unterstützung/Überwachung durch diensthabenden FDL im Rahmen der zeitlichen Verfügbarkeit. Der Flugbetrieb hat Vorrang. Abends Einhangarieren der FGZO Charterflugzeuge liegt in der Verantwortung des FDL unter Mithilfe des Piloten.
- Ein Kontrollblick vor dem Einhangarieren, ob die Nachbarflugzeuge richtig in der Markierung stehen, ist wichtig. Dies besonders im Hangar Ost, wo die Flugzeuge nicht immer in der Markierung stehen!
- Hangarmarkierungen sind lediglich Hilfsmittel. Vorsichtiges Hangarieren ist stets geboten.
- Beim Heranrollen und Überqueren der Strasse zum Hangar Ost ist für die Sicherung der Strasse der FDL anzufordern oder eine zweite Person beizuziehen.
- Bei Hochbetrieb und hohem Besucherandrang, wird die Strasse tagsüber mit dem Netz gesichert (FDL).

Grassparking:

- Parkieren für kurze Zeit, primär in den Reihen 1 bis 3. Bei längeren Verweilzeiten, Reihe 4 bis 5 benutzen.
- Zwischen Hangar West und Tankstelle (gestrichelte Linie) keine Flugzeuge parkieren.
- In Reihe 5 sind 3 Abstellplätze mit Bodenverankerungen zum Anbinden vorhanden.
- Jeweils gelbe Bodenmarkierungen für Bugrad als Orientierung verwenden.
- Bei FGZO-Clubflugzeugen Pitot-Schutz anbringen.

Flugzeug-Reinigung:

- FGZO-Clubflugzeuge sind nach Gebrauch mit sauberem Wasser zu reinigen. Die Scheiben mit viel Wasser spülen dann reinigen (in Flugrichtung, **niemals mit kreisenden Bewegungen!**). Danach mit einem sauberen Hirschleder trocknen. Flügelkanten, Cowling und Propeller mit Schwamm und Wasser reinigen. Anschliessend mit Hirschleder trocknen, damit werden Wasserflecken vermieden.
- Ein besonderes Augenmerk gilt auch dem Schmutz an Flügelunterseite und Höhensteuer infolge hochgeschleuderten Drecks bei schmutzigen Pistenverhältnissen.
- Der Innenraum (angesammeltes Gras) wird bei Bedarf mittels Staubsauger gereinigt. Staubsauger kann beim FDL bezogen werden.





kompetente Beratung
Bauführungen + Montagen
individuelle Planungen

Wagner
Einbau Küchen



Mülistrasse 18
CH-8320 Fehraltorf
Telefon 044 956 55 00
Telefax 044 956 55 05
www.wagnerkuechen.ch

Run-Up:

- Piste 30:
 - Wenn kein Segelflugbetrieb: Auf der südlichen Seite der Piste das Flugzeug wie abgebildet platzieren (090°). Damit werden die Anhänger und Flugzeuge im Hintergrund nicht angeblasen.
 - Wenn Segelflug aktiv ist, auf der nördlichen Seite der Piste 30 (Tankstelle), das Flugzeug wie abgebildet platzieren (270°). Mit dieser Aufstellung wird weder die Tankstelle noch der Windy-Corner angeblasen.
- Piste 12:
 - Die letzten 150 Meter des Rollweges sind markiert. Flugzeug etwas gegen Westen ausrichten (ca. 280°), damit weder Fussgänger auf dem Weg noch dahinter folgende Flugzeuge unnötig angeblasen werden.
 - Vorsicht ist geboten, wenn Pferde in der Nähe sind. Diese sind sehr schreckhaft!

Volten:

- Beim Abflug Piste 30 darauf achten, dass die Kurve nach links erst unmittelbar nach dem Überqueren der Strasse erfolgt, nicht vorher. Bei anschliessender Kurve nach rechts den Kurs in Richtung der Kirche Illnau halten (nicht zu nördlich, da man sonst die dortige Liegenschaft überfliegt).

Reservation:

- Bei frühzeitiger Rückkehr die restliche Reservationszeit sofort freigeben, damit allenfalls noch jemand das Flugzeug buchen kann. Unsere Flugzeuge stehen am frühen Abend oft herum und könnten noch für schöne Abendflüge genutzt werden.
- Buchungszeit allgemein nicht übermässig lang ansetzen.
- Zurückhaltung ist geboten bei Doppelbuchungen an mehreren Tagen

Fluglärm:

- Es wird regelmässig beobachtet, dass unsere Flugzeuge in Flugplatznähe mit hohen Drehzahlen geflogen werden. Dies verursacht unnötigen Lärm*. Deshalb darauf achten, dass auf der Volte und im An- und Abflugbereich des Flugplatzes die Drehzahl auf das nötige Minimum (Safety) beschränkt wird!

* Die Blattspitzen befinden sich bei hohen Drehzahlen im Überschallbereich und verursachen extremen Lärm (brettern).

Hoffen wir auf viel Gutes Flugwetter für den Rest der Saison, many happy landings!

Für das Betriebsteam

Robert Pfrunder
Leiter Betrieb



Transponder und Intercom

Die Mehrheit der Club-Flugzeuge sind mit einem Transponder „Mode S“ (Garmin GTX-328), einem Intercom und zwei Funkgeräten ausgestattet. Auch wenn all diese Technik uns beim Fliegen unterstützen soll, führt sie immer wieder zu Verwirrungen, Fehlbedienungen und somit erhöhtem Workload. In einigen Fällen sogar dazu, dass ein Mechaniker die Geräte prüfen muss und (in den meisten Fällen) dabei feststellt, dass es sich „nur“ um Bedienerfehler handelt.

Beim Transponder sind es vor allem zwei Fälle, welche immer wieder auftauchen:

1. Die automatische Umstellung von Ground (GND) auf Altitude (ALT) und umgekehrt.
2. Das Fehlen des Reply Symbols.

Das Reply Symbol wird nur bei aktivem Radarscan (Interrogation) angezeigt. Wird es nicht angezeigt, hat dies nicht zwingend mit einer Fehlfunktion des Transponder's zu tun. Grundsätzlich sollte der GTX-328 Transponder nach dem Takeoff selbstständig von GND auf ALT wechseln. Nach der Landung dann genau umgekehrt. Es gibt verschiedene Gründe, welche hier nicht weiter beschrieben werden, warum dies nicht immer geschieht. Auch hier handelt es sich meistens nicht um eine Fehlfunktion. Um sicherzustellen, dass der richtige Mode gesetzt ist, sollte nach wie vor im Climb-Check der Transponder überprüft und ggf. manuell auf ALT gestellt werden. Nach der Landung kann es einige Zeit dauern, bis der Mode auf GND umgestellt wird. Sollte dies auch nach ein bis zwei Minuten nicht erfolgt sein, kann der Transponder über die STBY-Taste (Taste lange gedrückt halten) dazu gezwungen werden.

Wer sich im Vorfeld eines Fluges, mit der Funktionsweise des Garmin GTX-328 Transponder informieren will, kann auf der FGZO Homepage im Mitgliederbereich (Motorflug / Dokumente) das Handbuch (in Englisch) herunterladen.

Beim Intercom/Funk sind folgende Störungen häufig:

1. Ständiges Rauschen des Intercom
2. Funkgerät funktioniert trotz richtiger Frequenz nicht (senden und empfangen)
3. Empfang funktioniert, nicht aber das Senden

Alle unsere Flugzeuge sind mit einem Intercom versehen, welches es ermöglicht, dass der Pilot mit den Mitinsassen und umgekehrt über das Headset kommunizieren kann. Das Intercom ist mit einem Regler für Lautstärke (Volume) und Empfindlichkeit der Mikrofone (Squelch) ausgestattet. Der Squelch muss bei verschiedenen Flugzeugen (z.B. der Maule) unter Umständen während den verschiedenen Flugphasen angepasst werden, damit die Empfindlichkeit des Mikrofons stimmt. Bei anderen Modell ist dies nicht notwendig, da sich dort der Umgebungslärm weniger ändert bzw. weniger stark bemerkbar macht. Ein weiterer Störfaktor kann ein defektes Headset sein.

Bei allen Flugzeugen mit zwei Funkgeräten ist zudem ein „Audio-Panel“ installiert. Über dieses Panel können verschiedene Einstellungen vorgenommen werden:

- Auswahl des zum Senden zu verwendenden Funks (COM-Selector Drehknopf)



- Auswahl zum Abhören eines oder mehrerer Funkgeräte über Intercom
- Auswahl zum Abhören eines oder mehrerer Funkgeräte über Lautsprecher

Diese Einstellungen sollten im Rahmen der Ground-Check's überprüft werden.

Bei der Archer II (HB-PHG) kommt hinzu, dass der primäre Funk über das GNS430 läuft. Wer sich hier vor dem Flug vorbereiten möchte, kann sich über die Webseite „<http://www8.garmin.com/include/SimulatorPopup.html>“ einen GNS-430 Simulator herunterladen und schon zu Hause üben.

Unfall HB-UGA

Am 18. März diesen Jahres verunfallte die HB-UGA bei der Landung im Speck. Glücklicherweise gab es keine Verletzten. Mittlerweile sind alle Offerten vorhanden und der Schaden beläuft sich auf CHF 65'000 bis CHF 70'000, was einem versicherungstechnischen Totalschaden nahe kommt. Der Vorstand plant zurzeit nicht, dieses Flugzeug wieder aufzubauen. Da wir seit dem Unfall aber nur noch über vier 2-plätzig Flugzeuge zur Grundsicherung verfügen, ist der Vorstand dabei, mögliche Übergangslösungen zu prüfen, damit wir bis zur Flugzeug-Neubeschaffung nicht in die Situation kommen, zu wenig Schulungs-Flugzeuge zu haben.

ELA und LSA

An der diesjährigen Generalversammlung wurde beschlossen, dass wir mit der Neubeschaffung von Flugzeugen warten wollen, bis die ELA-Zulassung der EASA da ist. Zu diesem Zeitpunkt werden wir eine grössere Auswahl an valablen Modellen haben. Doch was ist ELA genau und auf was müssen wir uns da vorbereiten?

ELA ist die Abkürzung für *European Light Aircraft* und ist eine neue Zulassungsart der EASA. Es wird zwei ELA-Kategorien geben (I & II), welche sich primär durch das max. zulässige Gesamtgewicht (MTOW) unterscheiden. Für uns interessant sein wird die Kategorie I, welche Flugzeuge bis max. 1'000kg beinhaltet (Kat.II bis max. 2'000kg). Die ELA ist vergleichbar mit der amerikanischen LSA (Light Sport Aircraft), welche in den USA bereits umgesetzt ist (MTOW 600kg). Neben der Gewichtsbeschränkung wird es noch andere Limitationen wie z.B. Geschwindigkeit geben.

Die Idee für die neue Zulassung liegt darin, dass die Anforderungen für ELA-Zertifizierte Flugzeuge und deren Ausrüstung nicht gleich streng sind, wie diejenigen der aktuellen Zulassungen. Damit verbunden sind aber auch eingeschränkte Einsatzgebiete für diese Flugzeuge (z.B. kein IFR). Durch das einfachere Zulassungsverfahren werden die Flugzeuge aber wesentlich günstiger werden (gilt auch für die Ausrüstung wie z.B. Class-Cockpit).

Schon heute machen Hersteller von LSA-Zugelassenen Flugzeugen (z.B. Cessna C162 Skycatcher, Piper Sport oder Tecnam P2008) Werbung für diese Typen und bieten diese auch bereits in Europa zum Kauf an. Dies ist möglich, da die EASA für diese Typen ein Permit-to-Fly (PtF) ausstellt (auch wenn die ELA-Zulassung noch nicht da ist). Dank dieses PtF können LSA-Flugzeuge in Europa (also auch der Schweiz) immatrikuliert werden. Das PtF verhindert aber, dass diese Flugzeuge zur Schulung oder gewerblicher Nutzung verwendet werden. Aus diesem Grund kommt für uns eine Beschaffung dieser Typen noch nicht in Frage.

Wie lange wir noch auf die ELA-Zulassung warten müssen, ist noch nicht absehbar. Wir hoffen aber, dass es nicht mehr all zu lange geht und wir die neuen Flugzeuge beschaffen können.

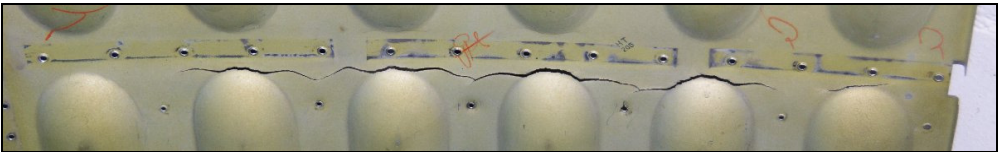


FGZO-Flugzeuge in der Maintenance

Die Wintermonate nutzen wir jeweils auch für grössere Arbeiten an unseren Flugzeugen, sofern diese so lange aufgeschoben werden können. Dabei kommt es vor, dass zwei bis drei Flugzeuge von uns bei Guido Seiferle in der Werkstatt stehen. Anfang 2010 waren es die Maule (HB-KCB) und eine der drei Archer II (HB-PHO), welche zur gleichen Zeit bei Guido standen.



Die „HB-PHO“ war der letzte Archer bei welchem die gebrochene Wing-Walk (Bereich auf dem rechten Flügel, welcher zum Ein- und Aussteigen betreten werden darf) repariert werden musste. In den letzten zwei Jahren mussten wir alle Archer II deswegen reparieren. Vielleicht haben es einige von Euch bemerkt, dass das Blech beim Betreten etwas „schwammig“ war. Der Grund dafür war ein gebrochenes Blech.



Die Reparatur dieses Schadens setzte voraus, dass der gesamte rechte Flügel abgenommen werden musste, was auch bedeutete, dass zuerst der Tank entfernt werden musste. Hier einige Bilder dieser aufwändigen Reparatur.





Zur gleichen Zeit wurde die Maule (HB-KCB) mit einem neuen Transponder „Mode S“ ausgerüstet. Auch wenn es sich nur um den Ersatz eines bereits eingebauten Geräts gehandelt hat, zeigt das folgende Bild, dass auch eine vermeintlich einfache Arbeit viel Aufwand bedeuten kann.



Philipp Reich
Leiter Technik

sehen

und gesehen werden...

Eidg. dipl.

Optikermeister

Zentrum Frohwies

8330 Pfäffikon ZH

Tel. 044 950 27 77

Fax 044 950 27 46

N

E

U

kom

NEUKOM OPTIK AG

Brillen - Kontaktlinsen - opt. Instrumente



Donnerstags-Fly Out

Philipp Reich, Organisator

Von April bis Oktober führen wir jeweils am Donnerstagabend (sofern es das Wetter erlaubt) ein Flyout auf einen Schweizer Flugplatz durch. Dort angekommen, essen und trinken wir etwas, und kehren bis Sunset wieder zurück in die Speck.



Je nach Datum und der Entfernung zum Zielflugplatz starten wir jeweils zwischen 16:30 und 17:00. Eine allfällige Anmeldung (PPR) am Zielflugplatz wird durch mich im Vorfeld für alle Teilnehmer erledigt.

Am Flyout sind alle FGZO-Mitglieder und deren Passagiere herzlich willkommen. Sei es mit FGZO-eigenen Flugzeugen oder mit privaten Maschinen. Die FGZO-Flugzeuge müssen von den Teilnehmern (Piloten) selber reserviert werden. Wer bei der Reservation unter „Flugart“ die Option „Flyout“ wählt, wird von mir als Teilnehmer erkannt, und mit nützlichen Info's versorgt. Unter Beschreibung könnt Ihr zudem noch die Anzahl freier Sitzplätze angeben, dann kann ich ggf. Passagiere zuteilen.

Immatriculation *	HB-KCB (Maule MX-7-235)
Flugart *	Flyout
Pilot *	Reich Philipp
Start *	24.06.2010 16:00
Voraussichtliche Abflugzeit	
Voraussichtliche Flugdauer	h m
Ende *	24.06.2010 21:00
Status	OK
Startort	LSZK
Landeort	LSGC
Beschreibung	3 spare seat's



Teilnehmer mit einem privaten Flugzeug dürfen (müssen es aber nicht) sich bei mir melden. Dies ist immer dann von Vorteil, wenn der Zielflugplatz PPR ist. Wenn ich weiss wer mitkommt, kann ich die Anmeldung entsprechend korrekt machen.

Auf der FGZO-Homepage werden laufend die Informationen zu den Flyout's aktualisiert (Agenda und Piloteninfos). Die Angaben im Jahresprogramm sind teilweise nicht mehr gültig. Je nach Wetter kann es auch immer wieder kurzfristige Programmänderungen geben.

In diesem Jahr konnten wir schon viele Flyouts durchführen, welche uns unter anderem an folgende Orte führten:

- Wangen-Lachen
- St. Gallen Altenrhein
- Grenchen
- Lommis
- Neuchâtel
- Les Eplatures
- Ecuwillens





WETTSTEIN
PRODUKTIONS AG

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

*Profitieren Sie von
unserer Zuverlässigkeit*



Öffentlichkeitsarbeit

Martin Hugli, PR-Verantwortlicher

Aktivitäten 2010

Helferaufruf

Die Vorbereitungsarbeiten für die weiteren Anlässe im 2010 laufen auf Hochtouren. Damit die Anlässe aber auch reibungslos durchgeführt werden können, sind wir auf Ihre Unterstützung angewiesen.

Tag der offenen Tür

Besonders hervorheben möchte ich den zweitägigen Tag der offenen Tür der FGZO am 4. und 5. September 2010. An diesen beiden Tagen sind die Türen für die Zürcher Oberländer Bevölkerung geöffnet. Zudem findet das Mitgliederfest der AAA (Antique Airplane Association) in Form eines Fly Inn statt. Dabei werden viele wunderschöne Oldtimer Flugzeuge in den Speck kommen. Dies ist eine tolle Ergänzung für den Tag der offenen Tür!

Am Samstagabend, zum Festbetrieb, sind alle FGZO und AAA Mitglieder herzlich eingeladen. Einladung folgt. An diesem Abendfest geniessen wir das gemütliche Beisammensein und werden durch das Team des Restaurants „Im Speck“ kulinarisch verwöhnt!

Dieser „Mega“ Event wird aber auch entsprechend Personal benötigen...

Gewerbeausstellung in Fehraltorf

Die FGZO wird einen eigenen Stand an der Gewerbeausstellung in Fehraltorf (22. bis 24. Oktober 2010) führen. Die Details zum Stand sind noch in Vorbereitung. Auch hier ist Personal gefragt und damit die Einsatz-Zeiten nicht zu lange werden, sind mehrere Präsenz-Schichten geplant.

Nun, auf den folgenden zwei Seiten sind die beiden Anlässe mit den jeweiligen Tätigkeiten aufgeführt, bei welchen wir Helfer/innen benötigen.



Tag der offenen Tür (TOT) FGZO		Fly Inn Speck-Fehraltorf AAA (Antique Airplane Association)	
3./4./5. September 2010	Freitag, 3.9.10	Apéro für OK, 18.30 Uhr	
	Samstag, 4.9.10	10.00 bis 18.00 Uhr TOT / Fly Inn 18.30 bis 24.00 Uhr Festbetrieb	
	Sonntag, 5.9.10	09.30 bis 16.00 Uhr TOT / Fly Inn – Out	
<ul style="list-style-type: none">Die FGZO hat die Türen für die Zürcher Oberländer Bevölkerung am Samstag und Sonntag geöffnet:<ul style="list-style-type: none">Rundflüge, Schnupperflüge, Simulator, Führungen, Infostand, FallschirmabsprüngeMotor- und Segelflug aktivDazu findet das Mitgliederfest der AAA (Antique Airplane Association) in Form eines FlyInn's stattFestbetrieb am Samstagabend für alle FGZO und AAA Mitglieder			
Anzahl Helfer gesucht	Einsatz Zeiten		Tätigkeiten
6	Freitag, 3.9.10	15.00 bis 18.00 Uhr	Vorbereitende Arbeiten
10 4 10 3	Samstag, 4.9.10	10.00 bis 14.00 Uhr 13.00 bis 17.00 Uhr 14.00 bis 18.00 Uhr 18.00 bis 23.00 Uhr	1. Schicht Einrichtung Festbetrieb Sa. Abend 2. Schicht 3. Schicht (Festbetrieb)
4 12 12 10	Sonntag, 5.9.10	08.00 bis 10.00 Uhr 10.00 bis 12.00 Uhr 12.00 bis 14.00 Uhr 14.00 bis 16.00 Uhr	Abbau Festbetrieb 1. Schicht 2. Schicht 3. Schicht
4	Sonntag, 5.9.10	16.00 bis 18.00 Uhr	Aufräumarbeiten
Einsatz Tätigkeiten			
<ul style="list-style-type: none">Info Stand FGZOSchnupperflügeSimulatorFührung Flugplatz (Briefingraum, C-Büro, Hangars, Areal, Werkstatt)Fahrzeug EinweisungFlugzeug EinweisungSicherheitTankstelleEinrichtungs- und Abbauarbeiten Freitag, Samstag, Sonntag			
Bitte melden bei:		Martin Hugi, m.hugi@fgzo.ch , 079 207 76 35	



Gewerbeausstellung Fehraltorf Expo8320			
21./22./23./24. Oktober 2010		Donnerstag, 21.10.10 Freitag, 22.10.10 Samstag, 23.10.10 Sonntag, 24.10.10	17.30 Uhr, offizielle Eröffnung 14.00 bis 21.00 Uhr 10.00 bis 21.00 Uhr 10.00 bis 16.00 Uhr
<ul style="list-style-type: none"> Die FGZO betreibt einen eigenen Stand Aufbau, Betreuung und Abbau des Standes Die FGZO beteiligt sich auch für die Vorbereitung der <u>gesamten</u> Ausstellung (zugunsten OK Expo8320) 			
Anzahl Helfer gesucht	Einsatz Zeiten		Tätigkeiten
3 2	Mittwoch, 20.10.10	09.00 bis 12.00 Uhr 13.00 bis 16.00 Uhr	Stand einrichten Stand einrichten
1	Donnerstag, 21.10.10	17.30 bis 18.00 Uhr	Offizielle Eröffnung
1 2	Freitag, 22.10.10	14.00 bis 17.30 Uhr 17.30 bis 21.00 Uhr	Stand-Präsenz 1. Schicht Stand-Präsenz 2. Schicht
2 2 2	Samstag, 23.10.10	10.00 bis 14.00 Uhr 14.00 bis 18.00 Uhr 18.00 bis 21.00 Uhr	Stand-Präsenz 1. Schicht Stand-Präsenz 2. Schicht Stand-Präsenz 3. Schicht
2 2 2	Sonntag, 24.10.10	10.00 bis 12.00 Uhr 12.00 bis 14.00 Uhr 14.00 bis 16.00 Uhr	Stand-Präsenz 1. Schicht Stand-Präsenz 2. Schicht Stand-Präsenz 3. Schicht
4	Sonntag, 24.10.10	16.00 bis 18.00 Uhr	Stand abräumen
1	Montag, 24.10.10	02.00 bis 04.00 Uhr	Hallenboden freilegen
Bitte melden bei:		Martin Hugli, m.hugli@fgzo.ch , 079 207 76 35	

Inserat Bügi Druck



„Insieme Zürcher Oberland“ zu Besuch im Speck

Am Samstag, 29. Mai 2010 durften wir „Insieme Zürcher Oberland“ auf dem Flugplatz begrüßen.

Insieme – der Verein, der einsteht für die Interessen der jungen und alten Menschen mit einer geistigen Behinderung.



Um 13 Uhr wurden rund 43 Besucher/Innen, davon elf Betreuer empfangen. Mehrere Mitglieder der FGZO führten die Besucher/Innen während drei Stunden durch den Flugplatz und gaben ihnen einen Einblick hinter die Kulissen. Der Anlass stand ganz im Zeichen von: „im Wind stehen“.

Das Wetter zeigte sich von der guten Seite und so war auf dem Flugplatz auch reger Betrieb. Neben den Motorflugaktivitäten waren auch Segelflugzeuge mit deren Schleppmaschine aktiv. Dies ermöglichte den Besucher/Innen das Mitverfolgen von Starts und Landungen aus nächster Nähe!



In der Werkstatt stand Pilot und Flugzeugmechaniker Markus Löschenkohl

Red und Antwort. Ein bereitgestelltes Flugzeug mit geöffneter Motorhaube, umrahmte diesen Posten und hatte ein grosses Interesse der Besucher/Innen zur Folge.

Auch die Fallschirmspringer waren aktiv. Neben den Absprüngen wurde den Besuchern/Innen durch Fallschirmspringer-Profi Roger Leuthold die Ausrüstung und deren Bereitstellung erklärt.



Ein Highlight für rund 20 Teilnehmer war mit Sicherheit der Rundflug über dem Zürcher Oberland. Es standen zwei Rundflugmaschinen im Einsatz. Die leuchtenden Augen der Passagiere zeigten deren grosse Freude!

Auch die Besucher/Innen, welche keinen Rundflug machen konnten, kamen auf ihre Rechnung. Denn diese durften in einem Vereinsflugzeug auf dem Pilotensitz Platz nehmen und sich durch FGZO Pilot Peter Moser instruieren lassen.

Zudem war der Doppeldecker, ein Bucker-Jungmann, Jahrgang 1938 bereitgestellt worden! Auch hier standen erfahrene Piloten Red und Antwort (siehe Titelfoto).

Dieser Anlass war für alle Beteiligten eine grosse Bereicherung und wird uns noch lange in Erinnerung bleiben!

Martin Hugli
PR-Verantwortlicher



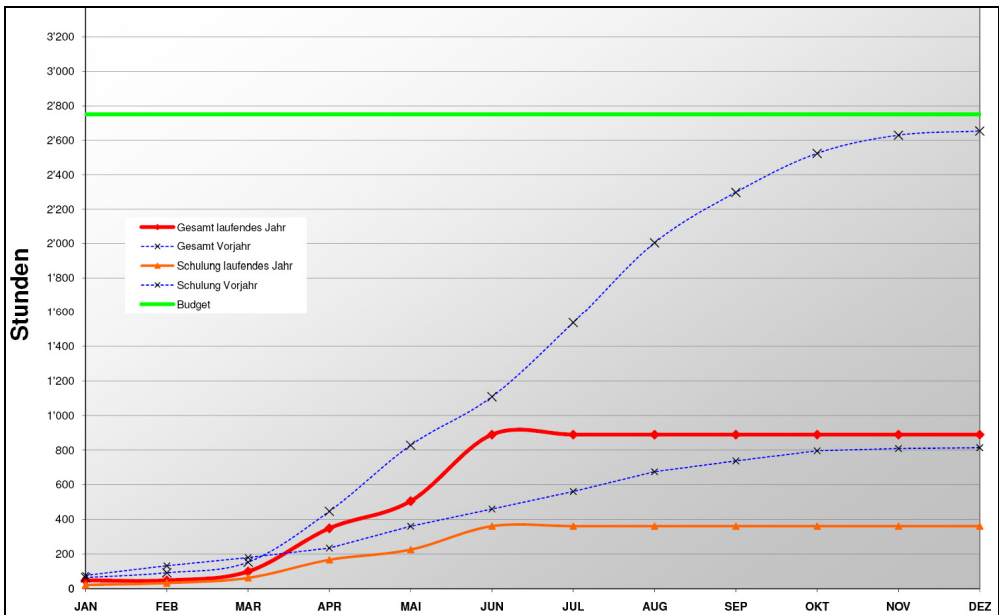
Finanzen

Gian Noldin, Kassier

Das Wetter der vergangenen Monate hat sich deutlich negativ auf die in diesem Jahr von der FGZO geflogenen Stunden bemerkbar gemacht. Die Stunden für Flugzeug-Charter und für die Flugschule sind per Ende Juni 2010 um ca. 20% hinter denen des Vorjahres zurück. In absoluten Zahlen: 889 Stunden dieses Jahr, 1'108 Stunden letztes Jahr zur Jahresmitte.

Budgetiert sind 2'800 Stunden: Es besteht ein grosser Nachholbedarf. Bitte fliegt im Speck so oft wie möglich. Zum Beispiel an den schönen, lauen Sommerabenden den Tag ausklingen lassen mit einem kurzen Rundflug über Voralpen und Seen, vielleicht sogar vergoldet vom Sonnenuntergang...

Gian Noldin
Kassier



FGZO Motorflugstunden per 30.06.10, exkl. HB-PPJ



Mitglieder

FGZO

Herzlich Willkommen bei der FGZO

Provisorisch aufgenommene Neumitglieder, seit Ausgabe 1-10

Name, Vorname	Wohnort	Eintritt per
Wild Marc	8600 Dübendorf	12.01.2010
Schuler David	8605 Gutenswil	13.03.2010
Gerig Stefan	8610 Uster	25.03.2010
Bünzli Mauro	8320 Fehraltorf	03.04.2010
Meier Roger	8630 Rüti	12.04.2010
Küng Mathias	8400 Winterthur	24.04.2010
Kümin Ralph	8606 Greifensee	24.04.2010
Davis Howard	8425 Oberembrach	28.04.2010
Stark Elias	8214 Kradolf	02.05.2010
Förster Roberto	8625 Gossau	05.06.2010



FGZO – Agenda

Siehe auch unter fgzo.ch

<u>Datum</u>	<u>Anlass</u>	<u>Verantwortlich</u>
22.07.	Donnerstag Flyout nach Fricktal (LSZI)	Philipp Reich
26.07.	Ferienplausch Tag der Schule Uster	Sekretariat FGZO
29.07.	Donnerstag Flyout	Philipp Reich
05.08.	Donnerstag Flyout nach Gruyères (LSGT)	Philipp Reich
12.08.	Donnerstag Flyout nach Biel-Kappelen (LSZP)	"
19.08.	Donnerstag Flyout nach Buttwil (LSZU)	"
26.08.	Donnerstag Flyout	"
04./05.09.	Tag der offenen Tür FGZO sowie MIFAS / AAA Fly-Inn	Martin Hugi
04./05.09.	Oldtimer Classic in Hittnau	Extern
22. - 24.10.	Gewerbeausstellung Fehraltorf - Expo8320 Die FGZO betreibt einen eigenen Stand	Martin Hugi
03.12.	Chlausabend	Martin Hugi

SEIFERLE AVIATION



Contact:

Guido Seiferle

www.seiferle.ch



VFR Fly Out 2010

Für die Flyout 2010 ist vieles wie gewohnt aus den letzten Jahren. Zum Beispiel auch kürzere Flyout in näherer Umgebung und auf 2 Wochenend-Tage begrenzt. Dies soll Piloten ansprechen, die gerne mal einen Flug über die Grenze mitmachen, in Begleitung von Kolleginnen und Kollegen, mit Einführung in die länderspezifischen Eigenheiten, Flugplan, Zollformalitäten, Luftfahrkarten, etc.

- ⇒ Jede Crew fliegt auf eigene Verantwortung ⇒ jede Crew macht seine eigene Detailplanung ⇒ die Unterkunft wird vor Ort gesucht ⇒ auf gegenseitigen Erfahrungsaustausch und Unterstützung kann man zählen.
- ⇒ Es sind auch Piloten willkommen, die nur einzelne Tage eines Fly out mitmachen.
- ⇒ Für Flugzeugreservation gilt die Reihenfolge der Anmeldung. Bei Anmeldungen vor und nach dem Anmeldetermin ist die Teilnahme von der Verfügbarkeit von Flugzeugen abhängig.
- ⇒ Auch Passagiere können meist in Teams untergebracht werden.

Geplante Fly out 2010		Interesse	def. Anmeldung / Flz-Reservation	Briefing je 19:00
⇒ Vor-Briefing und Info zu allen Fly out, in der Speck				13.04.10
1. Der erste Ausland-Trip 24. – 25.04.10 2 Tage	Austria „Alternate“ Rhein – Mosel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 23.03.10	13.04.10
2. Der zweiteTrip 08. – 09.05.10 2 Tage	Loire „Alternate“ Germany? / Cannes?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 13.04.10	04.05.10
3. Der dritteTrip 03. – 06.06.10 4 Tage	Münster – Nordsee „Alternate“ Westwärts? / Cannes?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 04.05.10	01.06.10
4. Venezia 18. – 20.06.10 3 Tage	Venezia „Alternate“ Pyrenäen? / Cannes?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 17.05.10	15.06.10
5. Ungarn 09. – 11.07.10 3 Tage	Pecs – Kulturstadt Europas „Alternate“ Cannes - Korsika	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 15.06.10	06.07.10
6. Badetrip 06. – 08.08.10 3 Tage	Ostsee „Alternate“ Westwärts/Cannes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 06.07.10	03.08.10
7. Höhenflüge 21. – 22.08.10 2 Tage	Alpen „Alternate“ Pusztaz? / Cannes?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 03.08.10	17.08.10
8. Herbstausflug 1 10. – 12.09.10 3 Tage	Atlantik „Alternate“ Insel hopping	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 17.08.10	07.10.10
9. Herbstausflug 2 09. – 10.10.10 2 Tage	Gourmet Trip „Alternate“ Überraschungs-Trip	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 07.10.10	05.10.10

Um die Interessen einschätzen zu können, bitten wir um Rücksendung dieses Formulars.

Bitte direkt Fax 044 269 50 62 - Auskünfte Tel. 079 406 43 32 - tschannen@ct-bau.ch

Flugsportgruppe Zürcher Oberland, Flugplatz Speck, 8320 Fehraltorf, Fax 044 954 12 08, fgzo@bluewin.ch,

Bitte ☒ Interesse ankreuzen. Man kann auch mehrere ☒ ankreuzen!

Flugzeuge / Priorität ☐ Grob ☐ Archer ☐ Cessna ☐ Privatflugzeug > Immatrikulation _____

Bemerkung, Mitreisende _____

Flugerfahrung _____ ca. Std. Geburtsdatum _____

Name, Vorname _____

FGZO Mitglied Nr. _____ Adresse FGZO-Homepage aktuell ? ja / nein

Tel P / Tel G / Handy _____

Email-Adresse _____

Datum, Unterschrift _____



Erlebnis – Bericht

Flyout, von Michael Brüggemann

„Das Zusammen-Fliegen verbindet, denn man ist ganz auf sich gestellt.“
(Anne M. Lindbergh)

Eine Geschichte eines wunderbaren Flyouts von sieben Schweizern, einem Italiener und einem Deutschen, die sich aufmachten, Norddeutschland zu erkunden.

Neun Menschen, die die Passion Fliegen nicht loslässt. Sechs Maschinen, die treu ihren Dienst tun und ein Wetter, das uns mit etwas Verspätung ein wunderbares Wochenende beschert hat, waren die Zutaten für ein Flyout nach Münster-Telgte (EDLT) in Norddeutschland vom 4.- 6. Juni 2010.

Bruno Wettstein verabschiedete uns im Speck und die Crews machten sich nacheinander auf den Weg in den Norden. Der deutsche Luftraum sollte uns für 3 Tage Heimat sein. Bis auf ein paar vereinzelte „Cumulanten“ auf FL55 begrüßte uns strahlend blauer Himmel am Freitagmorgen des 4. Juni. Wetterexperte Christoph hatte recht gehabt und so konnten wir pünktlich um 09:30 LT Speck verlassen und via VOR Zürich East, Sulz und Karlsruhe direkten Kurs auf Frankfurt Egelsbach nehmen.

Die Anreise bis Egelsbach verlief ohne Probleme. Allein der Funkspruch von Egelsbach Info „HB-PPI - We suggest to take the other highway on the right“ rüttelte Fabio und Michael, die ohne den Luxus eines GPS allein auf terrestrische Navigation gestellt waren, rechtzeitig wach und sorgte dafür, dass es richtigerweise nicht weiter Richtung CTR Frankfurt am Main International ging, sondern direkt in die Base der Runway 09 von Egelsbach. Wir schlossen allesamt die Flugpläne und die

sorgenfreie Reise durch Deutschland konnte weitergehen. Nach einer „Spargelpause“ zu Mittag in Egelsbach (in diesen Tagen gab es des Öfteren Spargel) ging es frisch gestärkt weiter entlang des Spessart und über das Rothaargebirge, vorbei an vielen terrestrischen Auffanglinien und Funktürmen, in Richtung Münster-Telgte.

Erster am Start: Philipp und die Maule. Letzter bei der Ankunft: Piper & Co. Es sollte in diesen Tagen bei genau dieser Reihenfolge bleiben. Jedes Team ist beim Fliegen halt doch auf sich allein gestellt. Formationsflug war nicht gefragt (Philipp wollte seine schnelle Maule nicht dauernd mit ausgefahrenen Klappen fliegen). Angekommen in EDLT mit deutschen Flugfunksprüchen, die von Hans als erstes beherrscht wurden, begrüßte uns Carsten Börger und spendierte Kühles, Kaffee und Kuchen im Namen des dort ansässigen Vereins Motorflug Münster. Auch die Bundespolizei liess sich mit einem lautstarken Eurocopter in Dunkelblau blicken. Allerdings nur zum Tanken und nicht zur Passkontrolle.

Die Schlösserroute mit der Maule war noch am gleichen Tag ein erstes Highlight der Tour. Auf den Spuren von Annette von Droste-Hülshoff entdeckte man Wasserschlösser und Burgen mit oft an Versailles angelehnter Architektur. Tag 1 verging im Flug und bei einem Abendessen im „Kleinen Kiepenkerl“ (ein traditionelles Münsteraner Restaurant in der historischen Altstadt) wurde viel über die Fliegerei geplaudert.





Gemeinschaftsfoto vor der Maule in EDLT

Armin bestellte ein Dessert und wir machten uns entlang des Aasees - etwas erschöpft - zurück auf dem Weg ins Hotel, das wir noch am gleichen Tag für zwei Übernachtungen gebucht hatten.

Pack' die Badehose ein und eine Republik in Aufruhr

Samstag, Tag 2 war Nordsee-Tag. Sylt, Norderney, Borkum, Baltrum, Langeoog, Helgoland. Die Auswahl an Inseln in der Nordsee ist gross. Und nach einigen Überlegungen entschieden sich die Crews nach Sylt und Norderney aufzubrechen.

Wie sich später herausstellte waren die Sonnenstunden auf Sylt etwas rar, wohingegen Norderney mit blauem Himmel trumpfte und einigen Piloten eine leicht rötliche Hautfarbe bescherte.

Das flache Norddeutschland beheimatet unzählige Windkraftanlagen, die auf keine Flugkarte mehr passen und als Navigationspunkte demnach nicht mehr dienlich sind. Stattdessen konzentrierte man sich entweder auf sein GPS oder auf Städte wie Cloppenburg, Papenburg, Hamburg und Bremen, neben diversen Eisenbahnlinien und vereinzelten Autobahnen. Die Elevation von 6ft auf Norderney und 51ft auf Sylt

zusammen mit Salz auf den Lippen war dann der eindeutige Beweis dafür: „Wir sind hier ganz nah am Wasser angekommen!“.

Die Badehose kam trotz Sonnenschein nicht zum Einsatz. Zum Einsatz jedoch wären aber fast die deutschen Search and Rescue Einheiten gekommen als ein uns nicht bekannter Pilot eines deutschen Motorfliegers für eine unbestimmte Dauer den Transponder Code 7700 (Emergency) sendete und nach energischem Funkaufruf durch den Fluginformationsdienst in Erklärungsnot kam und nicht recht zu antworten wusste, als der FIS Lotse bemerkte: „Sie haben die halbe Republik in Aufruhr versetzt...“. Eigentlich gar nicht lustig und ein Appell an jeden der Luftfahrzeugführer, der an diesem Samstagnachmittag in der Luft war – es waren viele.

Der nördliche Überflug der ostfriesischen Inseln und der Küste entlang nach Sylt ist ein wunderschöner Anblick mit Schiffen am Horizont, die entweder nach Hamburg oder von Hamburg aus in die Welt unterwegs sind.

Alles zusammen aus der Höhe betrachtet ist es ein Anblick, der jedes Fliegerherz höher schlagen lässt. Nur eine Flugstunde nördlich von EDLT sagen sich Möwen und

Die Weggefährten



Christoph

„Chief Flyout
Instructor and
Senior Weather
Analyst &
Spargelexperte“



Thomas

„Der mit dem
Einziehfahrwerk“



Philipp

„First come,
First fly.“



Armin

„Dessert-Jäger“



Hans

„Funken auf
Deutsch, leicht
gemacht.“



Markus

„Tauscht im
Downwind
gerne
Headsets“



Andres

„Fliegt meist
A340 am
Flightsim“



Michael

„Deutscher
Jungpilot aus
EDLT“
1. Flyout



Fabio

„Italienischer
Jungpilot aus
LSZK“
1. Flyout



Carsten

„Der Gastgeber
in EDLT.“

Seerobben am Wattenmeer der Nordseeküste „Guten Tag“.

Tag 2 endete in einem Münsteraner Biergarten, der mit Velos nur so umstellt war. Münster ist mit 270'000 Einwohnern und mehr als 40'000 Studenten eine sehr „fahrradbewegte“ und junge Stadt. Regel Nummer Eins: Die Velos (dort auch Leezen genannt) haben immer Vorfahrt! Das Abendessen schloss Armin ein weiteres Mal mit einem Dessert ab, während Andres (der

Jüngste im Bunde, der mit Vater Markus mitgekommen war und Flugnavigation am Simulator beherrscht) noch ein letztes Mal sein iPhone checkte.

Heim in die Schweiz und westliche Gewitterfronten am Sonntag

Tag 3. Wir checkten aus. Armin und Philipp, die von der Hoteldame am Empfang wahrscheinlich wegen ihrer Nachnamen

(Süss & Reich) besonders nett behandelt wurden, stiegen zusammen mit allen anderen Weggefährten ins Taxi, um auch die beiden Flugabschnitte der Rückreise Telgte-Speyer, Speyer-Speck in Angriff zu nehmen. Wir waren früh aufgestanden, da die Wetter-Forecasts eine von Westen kommende neue Front vorsahen. Auf vorhergesagte Gewitter als krönenden Abschluss der Reise wollten wir verzichten und so kam es, dass wir uns schon um 09:00 Uhr LT auf den Weg nach Speyer machten. Knapp 2 Stunden lauschten wir der Musik des Motors, genossen die herrliche Aussicht aus dem Cockpit, sahen A340 über Frankfurt kreisen und eine ganze Menge Linienflieger über uns im Final auf Frankfurt Main verschwinden.

Im Downwind von Runway 16 von Speyer angekommen, tauschte Markus noch schnell sein Headset mit seinem Platznachbarn wegen einer Funktionsstörung aus und reihte seine Maschine dann in die Runde der bereits angekommenen Maschinen ein. Die Pause in Speyer, eine Stadt bekannt für Piloten u. a. durch das Technikmuseum mit B747 Modell und den Dom westlich vom Final der Runway 16, diente dann zur

Aufgabe der Flugpläne und zur Erledigung letzter Zollangelegenheiten.

Kurz brauste der Motor der in Schweizer Design lackierten Maule auf und nach Philipp's „gefühlten“ 50 Metern Take-off Run stieg sie ein weiteres Mal dem blauen Himmel empor und verstummte langsam. First come, first fly. Thomas klappte ein letztes Mal für diesen Sonntag sein Einziehfahrwerk seiner Arrow ein und alle anderen Maschinen folgten unauffällig Richtung Speck. Dübendorf war inaktiv und Zürich Information begrüßte uns mit einem freundlichem „Grüezi“, was schon fast ungewohnt klang nach 2 Tagen „Moin, Moin!“ der deutschen Fliegerkameraden im Norden.

Zusammen-Fliegen verbindet

Die neun Weggefährten hatten eine ganze Reihe neuer Eindrücke gewonnen. Die Geselligkeit kam nie zu kurz. Eine schöne Gemeinschaft mit einem noch viel schöneren Hobby. Auch die jungen Piloten, die das erste Mal bei einem grossen Flyout dabei waren, bestätigten resümierend: Fliegen verbindet, und trotzdem ist man auf sich allein gestellt.



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 044 954 12 08
hugi.martin@schalchen.ch

Druck Bügi Druck
Bahnhofstrasse 7
8330 Pfäffikon ZH
Tel. 044 950 34 60
Handy 079 678 46 37
Email info@buegidruck.ch



Titelbild:

Insieme „Menschen mit einer geistigen Behinderung“ zu Besuch im Speck – 29.5.10. Hier beim Doppeldecker mit Pilot „Patrick Widmer“.

Foto Martin Hugi

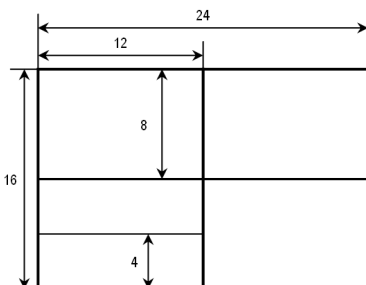
Zeitplan Speck Info: Annahmeschluss
3-10 Texte & Inserate

10. September 2010

Vorgesehene
Erscheinung

Anfangs Oktober 2010

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



hürl

hürlmann engineering ag
Industrie & Gewerbepark
Wändhuslen
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

MINER
FACHPARTNER
GIE

P.P.

8320 Fehraltorf