

Speck Info 3-11

Flugplatz Speck



SPECK-takulär



In dieser Ausgabe:

| | |
|----------------------------|----|
| Editorial | 3 |
| Nachruf Willi Bischof | 6 |
| Runway Report | 8 |
| Berichte aus den Ressorts | 9 |
| Statistik Motorflugstunden | 19 |
| Mitglieder | 20 |
| Agenda | 21 |
| Impressionen rund um FGZO | 22 |

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

Eine schöne Flugsaison mit vielen Schönwetter-Perioden neigt sich NICHT dem Ende zu. Es ist ein Genuss, Euch von den vielen tollen Flügen schwärmen zu hören, wenn wir uns auf dem Flugplatz treffen. Zurzeit befinden wir uns in der wohl spektakulärsten Jahreszeit; dem Herbst! Wo uns Mutter Natur aus der Luft gesehen mit einer atemberaubenden Farbenpracht verwöhnt. Im Engadin goldgelbe Wälder, im Flachen bunt gemischte Farben und in den Alpen die ersten, frisch verschneiten Berggipfel.

Der Winter steht vor der Tür und unser Pistenteam rüstet sich auf das Bereitstellen einer Schneepiste, damit wir auch auf „Rädern“ die Winterlandschaft befliegen können. Ich bin überzeugt, es gibt noch über viele schöne Flüge zu berichten.

Ich muss dieses Editorial einem wichtigen Thema widmen:

Fluglärm

Es ist eigentlich müssig, da ich mich schon einmal zu diesem Thema geäußert habe, aber Fluglärm ist ein verbreitet unterschätztes Thema. Man bekommt es während des Fluges nicht mit, dass man jemanden gestört hat und das Lärmempfinden ist subjektiv. Auch ist es selten, dass der Lärmgegner nach der Landung auf dem Platz steht und einem darauf aufmerksam macht, dass man beispielsweise eine Volte nicht richtig geflogen ist oder auf den Ein/Ausflugrouten mit unnötig hoher Drehzahl gebretert ist. Nein, es ist ein schleichernder Prozess, ganz langsam aber sicher nerven sich unsere Lärmgegner bis ihnen der Kragen platzt und oft formieren sie sich und dann kommt's geballt. Viele rufen das BAZL direkt an oder bei den Gemeinden oder dem Schutzverband.

Wir alle wissen, dass in der heutigen Gesellschaft das Wort „Toleranz“ dahin stirbt oder gestorben ist. Wer von unserem Flugplatz aus andere Flugplätze anfliegt, sieht, wie dicht die Häuser vergleichsweise an unserem Platz gebaut sind und im Umkreis von 20 km sieht es nicht besser aus. Nach nunmehr zwei Saisons Zusammenarbeit mit dem Schutzverband, vielen Meetings und zahllosen Gesprächen mit Anwohnern und Telefonaten mit dem BAZL, kann ich aus Erfahrung sagen, dass viele Mitglieder lärmbewusst(er) Fliegen und sich in der Diskussion auch bewusst sind, wie wichtig das für die Zukunft der Fliegerei ist.

Ein riesen Dankeschön im Namen der Aviatik an diese Piloten!

(und eigentlich müssen diese Piloten den Rest dieses Editorials nicht mehr lesen, da es sie nicht betrifft)



Nun gibt es leider aber immer noch vereinzelte Piloten, die die Zeichen der Zeit noch nicht erkannt haben. Vielleicht sagen sich jene, ich fliege so schnell wie ich will und brette mit 2'400 und mehr Umdrehungen um unseren Flugplatz, ist ja nicht verboten oder die Linie der Volte kann ich auch 100m daneben fliegen, ist ja nicht verboten. Natürlich stimmt das alles nach Gesetz, aber solche Piloten sind sich schlicht nicht bewusst, was sie der Fliegerei für einen Bärendienst erweisen!!! Namens der FGZO und des Vorstandes distanzieren wir uns von solchen Piloten.

Es war mir ein Anliegen, festzustellen, was bei diesen Lärmbeschwerden Sache ist und habe mir die Zeit gemacht, einzelne unserer Lärmgegner an deren Standorten zu besuchen (Region Bauma-Bachtel-Rapperswil-Meilen) und konnte die Beschwerden mit zwei Ausnahmen im Gespräch erledigen.

Um es gleich vorweg zu nehmen, unsere Lärmgegner die sich outen, kennen unsere An- und Abflugverfahren genauestens und auch die Farben unserer Flugzeuge. Keiner hat sich über den Lärm beim Start oder der Landung beschwert, auch nicht über einzelne Flugvorführungen; es geht um die Volten und die hauptsächlich beflogenen An- und Abflug-Routen. In den Gesprächen konnte ich einerseits Polemik und Emotionen ausmachen und andererseits Verwechslungen und Unwissen, aber leider auch Nachvollziehbares. Meine Beteuerungen gegenüber unseren Lärmgegnern, dass wir uns an unsere Verfahren halten und lärmbewusst fliegen, wurden während zwei Gesprächen vor Ort peinlich ausgeblockt! Zum Ersten: in Bubikon kam einer unserer Archer vom Etzel herkommend im Sinkflug mit ich weiss nicht wie viel Umdrehungen daher, die Blattspitzen der Propeller im Überschallbereich und machte so einen völlig unnötigen Höllenlärm. Zum Zweiten: Turning Base Runway 12 haben von sechs Flugzeugen zwei vor den aus der Luft wirklich deutlich zu sehenden 3 Silos über den Häusern eingedreht. Während diesen zwei Gesprächen sind mir dann schon ein bisschen die Argumente ausgegangen und ich konnte mich nur entschuldigen!

Zum Schluss: Ja wir haben zurzeit ein gutes Verhältnis zum Schutzverband und den Gemeinden und der Vorstand setzt alles daran, dass das so bleibt. Mein Appell richtet sich an die Piloten, die das gefährden:

- Reduziert Eure Drehzahlen auf das absolut notwendige. Vorschlag: Gesellt Euch mit einem Kameraden zu einem Demonstrationsflug. Postiert Euch an einem möglichst nicht besiedelten Gebiet und lasst Euch z.B. mit einem Archer auf 2'000ft AGL im Horizontalflug mit 2'400 oder mehr Umdrehungen überfliegen und dann dasselbe nochmals mit 2'100 Umdrehungen. Das Aha-Erlebnis, das Ihr dann nach Hause trägt, wird Euch nie wieder mit unnötig hohen Drehzahlen über bewohntem Gebiet fliegen lassen und schon gar nicht um unseren Flugplatz!
- Seid Euch bewusst, dass Propeller bei hohen Drehzahlen in den Überschallbereich gehen können (je nach Luftkonsistenz) und so ein „Brettern“ erzeugen, welches Ihr im Cockpit nicht hört.
- Beim Eindrehen auf Base 12 umfliegt die 3 Silos; wenn Ihr vorher eindreht, überfliegt Ihr die Häuser von Fehraltorf. Fahrt mal mit dem Auto zu den Silos und schaut Euch die Sache von unten an.
- Es ist völlig irrelevant, ob unsere Lärmgegner einen Paragraphen in der Hand haben oder nicht; wenn wir die Lärmgegner unnötig stören, haben WIR das Problem und auf dem Spiel steht der heutige Frieden. Und wie viel dieser Wert ist, kann man ganz einfach nicht beziffern!



Also, an diejenigen die es betrifft: Wenn Ihr meinen Appell lest, seht Ihr, dass es ABSOLUT KEINE HERAUSFORDERUNG DARSTELLT, DIE REKLAMATIONEN ZU MINIMIEREN!

—► Weg vom Gas und die drei Silos umfliegen, das kann wirklich nicht schwer sein!!!

Falls Ihr unsicher seid, wie das geht; Bitte konsultiert einen Fluglehrer.

Denkt an die Zukunft der Fliegerei, an das schwindende Toleranzverhalten der Gesellschaft und überhaupt, alle werden immer empfindlicher. Gebt unseren Gegnern, ob im Recht oder Unrecht, keine Chance, sich über uns zu beschweren.

Da ich davon ausgehe, dass dieses Editorial nicht von allen gelesen wird, lasse ich es noch als Info-Express versenden.

Mit Fliegergruss

Euer Präsi

Bruno Wettstein

Speck, 10. Oktober 2011

SEIFERLE AVIATION





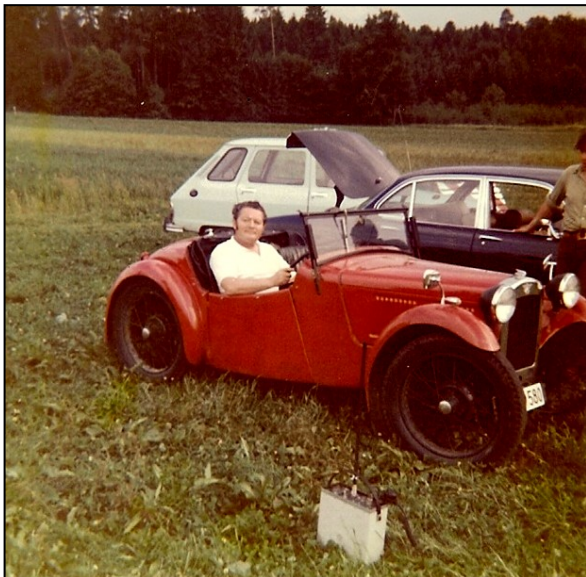


Contact:
Guido Seiferle
www.seiferle.ch



Nachruf

Willi BISCHOF (1929)



Sein Heimatort Urnäsch verriet ihn als typischen Appenzeller: verschmitzt, mit wachem Geist, pfiffig, manchmal stur, aber immer alles überblickend.

Willi war einer der letzten Segelflieger der ersten Stunde auf der Speck. Als wir einen Neustart des Segelflugs auf der Speck auf die Beine stellten. Jetzt sind gerade noch Heiri Berchtold, Werni Rüegg und ich aktiv!

Sein sportlicher Geist, sein Kameradschaftsgefühl und die Verbundenheit mit dem Club waren legendär. Er war jederzeit für alle Aktionen und Hilfsleistungen zu haben. Auf der alten HB-OCK absolvierte er 100e von Schleppstunden; jederzeit und immer war er auf Abruf bereit.

Fliegen war seine grosse Leidenschaft, Funken seine grosse Liebe, und Jassen sein grosses Hobby! Als Militärfunker wurde er vom Bundesrat nach dem Koreakrieg in die Schweizerische Überwachungskommission am 38. Breitengrad in Korea delegiert. Dort konnte er seine Funkerleidenschaft austoben. Er war verantwortlich für den ständigen Funkverkehr mit Bern.

Als er sein geliebtes Segelflugzeug FOKA seinem Freund Isler auslieh, war das ganz in seinem Sinne seiner Grosszügigkeit. Als dieser dann in Samaden damit an der Winde tödlich abstürzte, zog sich Willi während fünf Jahren von der aktiven Fliegerei zurück.



Voller Anekdoten sind auch die vielen Fluglager der ersten Stunde, die wir mit dem harten Kern der Spekianer vielerorts durchführten. So "wilde und ereignisreiche" Lager auf der Schwäbischen Alb, in Courtelary, in Gruyère und Montricher (damals neu geschaffener Flugplatz).

In den Lagern Saanen war Willi nicht wegzudenken. Während vielen Jahren war er der Elektriker vom Dienst,

der die ganze Zeltstadt versorgte. Sein Wohnwagen war der Treffpunkt der Jasser. Grappa-Jassen war angesagt. Oftmals bei schlechtem Wetter auf der Speck wurde „Plan B“ umgesetzt: ab ins Restaurant Bahnhof in Pfäffikon. Beim geliebten Kuttelplätz zog er uns listig manchen Fünfliber aus der Tasche.



Als ich 1971 das erste Lager Valbrema organisierte (mit der Beihilfe von Benno Lüthi), war Willi auch zur Stelle. Und nach drei Jahren gründete ich das Lager San Vittore. Wiederum war es Willi, der uns in der ersten Stunde mit seiner „Stromerei und Schleppbereitschaft“ die fliegerische Grundlage schaffte. Das Militär war damals nicht sehr kooperativ und Willi zwackte kurzentschlossen den externen Stromanschluss des Hangars San Vittore an (der Zugang zu allen Installationen war noch aus militär-sicherheitlichen (!) Gründen verboten).

Seine Hornet war ihm jahrelang das liebe Segelflugzeug. Aber noch lieber war ihm die Moswey, die er einst vom Fliegerkollegen Hans Ochsner übernommen und so der Nachwelt erhalten hatte. Es ist die gleiche Moswey, die heute das Schmuckstück des Oldtimer Clubs ist! Ich erinnere mich noch, wie ich mich in die enge Moswey quälte und nach sieben Stunden vor Adelboden eine Aussenlandung baute. IV-verdächtig, aber erfüllt!

Willi war auch einer der Ersten in Namibia. Der Einfachheit halber verschiffte er gleich seine Libelle HB-1053 und verkaufte sie auch prompt am Ort. Eine der ersten Palmen im inzwischen riesigen Palmenhain von Bitterwasser war von Willi gepflanzt worden. Bitterwasser ist inzwischen ein Begriff für die Segelflieger der ganzen Welt geworden.

In den letzten Jahren ist es um Willi ruhig geworden. Spontanbesuche bei mir zuhause zeigten aber einen Flieger, für den die Welt der Aviatik schlichtweg das Leben bedeutet hatte.

Jetzt ist Willi hinter der Wolke sieben und schaut – listig aber wohlwollend – auf das Treiben auf der Speck hinab. Pioniere wie er haben mitgeholfen, dass wir auch heute noch nach Jahrzehnten mehr oder weniger unbehindert unserem Hobby frönen können!

Fredi Herbert, exObmann Segelflug FGZO



Runway Report

LSZK 30 / 12

Unsere Piste hat sich diese Saison gut geschlagen. Die Tafel „Closed“ musste nur einmal während eines sintflutartigen Regens für einige Stunden wegen Aquaplaning-Gefahr ausgehängt werden. Die Piste zeigt trotz der guten Flugsaison keine Blessuren.

Endlich konnte die so wichtige Bürste zur Reinigung der Perfoplatten gefunden werden. Entgegen meiner Befürchtungen brauchen wir nicht mal ein zusätzliches Fahrzeug; die Bürste lässt sich auf unserem Traktor einsetzen. Das freut auch unser Kässeli.

So sind wir nun ausgerüstet, um dem überwachsenden Humus auf unseren Perfoplatten zu Laibe zu rücken. Zur Erklärung: Die Perfoplatten sind auf die Wiese gelegt und etwas angewalzt, damit sie sich im Humus verankern. Die Perfoplatten weisen Löcher auf, durch welche das Gras aufwachsen kann. Das ist wichtig, damit bei nasser Piste unsere Flieger weniger mit Humus bepflanzt werden und die Platten etwas UV-Schutz, sprich Schatten erhalten.

Durch diese Löcher kommt natürlich auch immer etwas Humus hoch und legt sich auf die Perfoplatten. Zusammen mit dem Rasenmähen legt sich eine so ständig dicker werdende Schicht auf die Perfoplatten, welche dann quasi langsam im Boden versinken würden. So wie das die letzten Jahre geschehen ist.

Das Pistenteam wird sich intensiv mit der Reinigung (im Frondienst) der Perfoplatten beschäftigen. Wir versuchen einen effizienten „Bürstintervall“ festzulegen, damit wir möglichst saubere Perfoplatten sicherstellen können.

Das Ziel des Pistenteams ist es, möglichst nie die Closed-Tafel aushängen zu müssen, darum schon heute Danke für Eure Rücksicht und Euer Verständnis für den einen oder anderen Go-Around, wenn wir mit Reinigungsarbeiten auf der Piste beschäftigt sind.

Weiterhin many happy landings!

Für's Pistenteam

Bruno Wettstein

Speck, 11. Oktober 2011



Flugschule / Motorflug

Tino Seitz, Leiter Flugschule

Liebe Speckianer, liebe Speckianerinnen

Von der Flugschule gibt es nur Gutes zu beichten!

Aktuell sind 31 Grundschüler auf dem Weg zur Privat Piloten Lizenz. Folgende Ausbildungen konnten im laufenden Jahr abgeschlossen werden:

- 12 Piloten und 1 Pilotin erwarben die PPL Lizenz
- 1 Pilot die CPL Lizenz

Herzliche Gratulation!

Stundenmässig bewegt sich die Schule auf Vorjahresniveau, mal sehen, eventuell hilft uns gutes Herbstwetter, um noch ein kleines Jahresend-Stundenrally hinzulegen.

Die zwei neuen Cessnas werden Anfangs Saison 2012 für die Mitglieder zu Verfügung stehen. Wie schon berichtet bieten wir für Interessenten einen Grundkurs (1 Abend) und einen Garmin 1000 Kurs (2 Abende) an. Die Kurse können voraussichtlich ab Mitte Februar gebucht werden.

Mein allergrösstes Anliegen ist, dass die entsprechenden Piloten das Glascockpit kompetent bedienen können, sich damit wohlfühlen und Freude daran haben. Vergessen wir trotz aller Technik jedoch nicht: intensive Luftraumüberwachung ist wichtiger als alle farbigen Bildschirme.

Ich wünsche uns allen noch viel schöne Flüge.

Tino Seitz



Segelflug

Rolf Lutz, Segelflugobmann

Die Rolle des Obmanns

Seit Spätsommer 2006 bin ich nun Obmann Segelflug der FGZO. Na und? – ziemlich genau die Hälfte der Piloten und Schüler wissen das gar nicht, weil sie erst seither eingetreten sind. Sie haben das Erwartete festgestellt: Oben gibt es einen Chef und der heisst offenbar Obmann (ist oben und männlich). Vermutlich ist er ganz anständig mit einem, weil die Funktionsbezeichnung väterlich tönt, nicht wie all diese Chief Something Officer. Aber was macht er denn genau? Und weshalb ist genau der Obmann und nicht ein anderer? Oder kann denn der besonders gut fliegen? Keine Angst: Ich werde diese Fragen nicht ausbreitend beantworten. Dafür den mir wichtigsten Aspekt in Worte fassen.

Die Segelflug-Saison ist zu Ende. Wie immer (ausser 2003) war das Wetter durchgezogen. Wir hatten es meistens gut zusammen, oft sogar sehr gut, die meisten machten Fortschritte oder zumindest schöne Flüge und: Die Saison war unfallfrei! - Das wichtigste Ziel ist erreicht!!

Eben nicht! Weil wir ja gar nicht wissen, wie nah wir an einem Unfall vorbeigeschrammt sind. Und nicht genau wissen wann, wo und wie wir uns den grössten Gefahren ausgesetzt haben.

Als Obmann ist mir die Sicherheit am wichtigsten, gefolgt von der Entwicklung der Gruppe (im Sinne des quantitativen und qualitativen Wachstums). Es ist leider nicht so, dass man sagen kann, jeder Pilot ist für sich verantwortlich. Und wenn jeder die volle Verantwortung für sich wahr nimmt, passiert auch nichts. Im Zusammenspiel unter uns Segelfliegern, mit dem Motorflug, dem Betrieb am Boden und in der Luft und bei der Technik kann viel passieren, das wir nicht vorher sehen können, weil wir uns der Gefahr nicht bewusst sind und nicht wissen, wie wir der Gefahr begegnen können. Dies sind Aspekte, die von oben oder durch Erfahrene eingebracht und letztlich auch durchgesetzt werden müssen. Sicherheit entsteht also top down. Und danach muss sie beim Einzelnen konsequent umgesetzt werden.

Mein Anliegen an die andern Oberen (Fluglehrer), Ressortverantwortlichen und Erfahrenen: Nehmt aktiven Einfluss auf Situationen, die nicht reglementskonform, nicht nach den Regeln der Kunst (airmanship) oder gar spontan-gefährlich sind.

Auch Jungpiloten, Frischbrevetierete und Schüler sind angehalten, sich so zu verhalten, dass die Sicherheit anderer erhöht wird. Das tönt pastoral, deshalb einige konkrete Beispiele.

- Piloten schnallen sich an und machen sich bereit, bevor sie am Start sind. Sie sind dann weniger lang der Gefahr tief anfliegender Flugzeuge ausgesetzt – auch wenn bei hundertausenenden von Landungen noch nie etwas passiert ist. Wenn es die personelle Kapazität zulässt, schieben die Kameraden das Flugzeug in Startposition. Nach der Landung der Maule und möglichst kurz vor dem Ausflinieren.
- Flugzeuge werden von 1 Person montiert, andere sind Helfer, so hat nie jemand gemeint, dass...
- Der Rapid wird nur so weit in die Ausfahrtpassage gestellt, dass die Motorflieger passieren können. Die Segelflieger werden so nah als möglich herangezogen. Damit



entzieht man sich weit möglichst der Gefahr ausscherender Motorflugzeuge oder Schleppzüge beim Start.

- Zwei Helfer auf dem Rapid tragen dazu bei, dass der Motorflug weniger gestört und die Piste rascher wieder freigegeben wird. Das gilt ganz besonders dann, wenn ein Doppelsitzer nur von einer Person geflogen wird sowie bei nassen Verhältnissen.
- Weitere Beispiele werden wir im Winterhalbjahr noch auflisten.

Ich weiss, andere zu korrigieren ist nicht einfach. Es darf jedoch nicht sein, dem Hausfrieden zuliebe unsichere Situationen zuzulassen. Wer sich nicht wagt, kann es auch mir oder einem Fluglehrer sagen, der dann Einfluss nimmt.

Besondere Aufmerksamkeit wird vom Flugdienstleiter verlangt. Ich kann nicht genügend betonen, dass er seine Funktion ernst nimmt. Das beginnt bei der seriösen Vorbereitung vor dem Briefing. Im C-Büro, beim Herunterladen von DABS etc. Eine einwandfreie Organisation am Boden und ein aufmerksamer Funkverkehr tragen viel zu einem sicheren und stressfreien Flugtag bei.

Die Kurzform dieses Artikels: Ich erlaube mir, in der kommenden Saison vermehrt Hinweise für einen sicheren Betrieb zu geben und werde dort Einfluss nehmen, wo die Sicherheit und die Effizienz erhöht werden können.

Nun wünsche ich mir, dass sich alle bei den Winterarbeiten tüchtig in die Zügel legen und schon bald damit beginnen, sich die Ziele und Wünsche für die nächste Saison zu Recht zu legen.

Mit Fliegergruss

Rolf Lutz



WETTSTEIN
PRODUKTIONS AG

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

*Profitieren Sie von
unserer Zuverlässigkeit*



Erlebnis Bericht

Von Marcel Scherer

Speck – Chur - Zermatt - Speck mit dem Discus 2c, HB-2464

Am Ostermontag dem 25.4.2011, einem Tag mit leichter Bise, konnte ich nach abgeschlossener Typeneinweisung (aber noch ohne Motoreneinweisung) unser neues 18m Rennpferd HB-2464 zum ersten Mal weg vom Platz bewegen. Ich hatte mir eigentlich nichts Spezielles vorgenommen und wollte einfach mal den Flieger etwas besser kennenlernen und sehen, wie sich das Ding so in der Thermik fliegen lässt und wie gut man denn so vorwärts gleiten kann.

Nach dem Klinken, südlich von Bäretswil, kurz nach 12:00 Uhr, bringt mich die erste gute Thermik genau über dem Hasenstrick auf die maximal erlaubte Höhe von 2'300mM. Den nächsten Aufwind finde ich erst nach einer längeren Gleitstrecke westlich des Schärer Bergs auf 1'700m - die Bise lässt grüssen. Das fängt ja nicht wirklich toll an! Das einzig Tolle war der super Gleitwinkel vom Bachtel bis zum Schärer Berg. Schlussendlich hebt mich dann ein guter Aufwind am Mattstock, neben



zum Teil zerrissene Thermik im Weissstannental lässt sich auch durch enges Kreisen gut ausnützen. An das „Glas Cockpit“, dem akustischen Feedback vom Variometer und den etwas schmalen Arbeitsplatz, muss ich mich aber noch etwas gewöhnen. Ansonsten ist die Steuerführung sehr angenehm und trotz der 18m Spannweite, ist der GZ sehr wendig.

Der Calanda trägt mich kurz nach 13:00 Uhr beinahe auf 3'000mM hoch und von hier folge ich der Wolkenaufreihung im Vorderrheintal westwärts Richtung Oberalppass. Wegen dem zu erwartenden Bisenlee entscheide ich mich südlich an Andermatt vorbei zur Furka zu fliegen.

Tja, ich bin wirklich erleichtert, als ich dann diese Falscheinschätzung, die mich mit viel Abwind unter die Höhe der Furka gebracht hat, durch einen superengen aber kräftigen Aufwind, etwa 6km vor dem Pass, wieder korrigieren kann.



Amden, auf 2'500mM hoch, von wo ich dann weiterfliege, vorbei am Westende der Churfürsten über den Walensee, die Flumserberge, Weissstannental und entlang dem Pizol zum Calanda westlich von Chur. Der Discus 2c gleitet wirklich super und die

Das Wolkenbild auf der Südseite des Wallis sieht recht gut aus und so fliege ich weiter über die Furka. Südlich von Ulrichen kann ich bis auf 3'200mM steigen und später im Binntal geht's rauf bis auf 3'600mM. Im schnellen Vorflug zieht links unter mir der Simplon vorbei und im Nu bin ich im

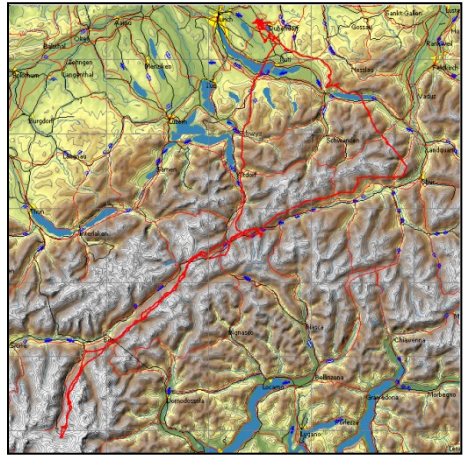


Mattertal. So früh im Jahr bin ich noch nie Richtung Zermatt geflogen und entsprechend liegt noch einiges an Schnee an den Flanken des Doms.

Es ist jedes Mal wieder faszinierend auf 3'000mM an den Hängen des Doms zu segeln und den Gipfel 1'200m über sich zu wissen, denn heute ist die Wolkenbasis im Mattertal bei ca. 3'800mM. Kurz vor 15 Uhr wende ich den Discus über dem Gornergrat, genieße noch etwas den Anblick des Matterhorns und das kleine Zermatt schräg unter mir und bin froh, dass ich meine langen und warmen Wollsocken vor dem Start angezogen habe.

Dank der guten Gleiteigenschaft und ohne viel zu kreisen, fliege ich wieder auf der Walliser Südseite zügig zurück zur Furka weiter über Andermatt und den Oberalp weiter ins optisch noch gutaussehende Vorderrheintal.

Leider passen die Wolkenbilder und die Thermik nun nicht mehr zusammen, sodass ich bei Sedrun wieder umkehre, um den Rückweg zum Speck über das Reusstal zu versuchen. Kurz vor dem Oberalppass finde ich dann den besten Aufwind des Tages, der mich mit einem Durchschnittsteigen von 3.6m/s wieder auf komfortable 3'300mM hochhebt.



Dem Reusstal folgend und an den Mythen und Einsiedeln vorbei kann ich nun im Delphinflug die 80 km bis ins Zürcher Oberland zurücksegeln, ohne dass ich einen Kreis fliegen muss. Nach etwas mehr als 5 Stunden beende ich diesen tollen Segelflug mit unserem neuen Discus 2c, HB-2464, mit der Landung auf der Piste 12.

Hinweis: Das IGC-File vom Flug könnt ihr von der OLC-Homepage runterladen.

Noch eine gute und kurze Segelflughpause wünscht euch,

Marcel Scherer.



Technik

Philipp Reich, Leiter Technik

Aktuelles aus dem Ressort Technik der FGZO im Oktober 2011

Unsere beiden Cessna C172 werden gebaut

Die beiden bestellten Cessna C172 werden zurzeit in Independence, KA hergestellt und sollten ca. Mitte November aus den Produktionshallen rollen. Guido Seiferle konnte im September einen Augenschein nehmen.



Das Callsign der neuen Flugzeuge ist ebenfalls schon bekannt. Die ersten beiden C172 werden HB-TDA und HB-TDB "heissen". Bereits heute haben wir auch HB-TDC und HB-TDD für die weiteren C172 reservieren lassen.

Winterbetrieb

Die kalte Jahreszeit steht vor der Tür. Hoffentlich geht es Wettertechnisch ähnlich gut weiter, wie die letzten Wochen. Dann können wir uns auf wunderschöne Flüge über verschneite Landschaften freuen. Die Kälte bedingt aber, dass die Motoren länger aufgewärmt werden müssen - bitte beachtet dies bei Eurer Flugvorbereitung (es können durchaus 10min notwendig sein, bevor der run-up durchgeführt werden kann). Bitte beachtet ebenfalls die Anleitungen im jeweiligen AFM. Wie letztes Jahr steht auch diesen Winter wieder eine Ground Power Unit (GPU) zur Verfügung, sollte die Batterie einmal ihren Geist aufgegeben haben (auch hierzu bitte unbedingt gemäss AFM vorgehen!).



Rundflug

Seit vielen Jahren bietet die FGZO vom Speck aus Rundflüge an. Diese Rundflüge wurden als gewerbsmässige Flüge von Piloten mit entsprechender Lizenz (CPL, ATPL oder BB) durchgeführt. Mit dem Übergang von der JAR-OPS zur EU-OPS (Richtlinien zur gewerbsmässigen Fliegerei) wurden viele Reglementierungen geändert. Heinz Müller, welcher den Rundflugbetrieb fast 10 Jahre lang leitet, hat mit grossem Aufwand versucht unseren Rundflug den neuen Bestimmungen anzupassen. So konnten wir bis jetzt eine solche Dienstleistung unseren Gästen anbieten.

Die neuen Bestimmungen verlangen nun aber, neben CAMO und einem neuen Operation-Manual (OM), auch die Einführung eines Safety- und Quality Management Systems (SQMS). Ein solches SQMS ist mit grossem zeitlichem und finanziellem Aufwand verbunden, welcher sich alleine für unseren Rundflugbetrieb nicht mehr lohnt. Der Vorstand hat daher beschlossen, den Rundflug in seiner heutigen Form per Ende der laufenden Saison einzustellen.

Ob und welcher Form in Zukunft Passagierflüge vom Flugplatz Speck aus durchgeführt werden können, wird zurzeit vom Vorstand geprüft. Wir sind bestrebt, auf die kommende Saison eine Alternative zum heutigen Rundflugbetrieb anbieten zu können.

An dieser Stelle möchte ich Heinz Müller und seinem Rundflug-Team ganz herzlich danken für die geleistete Arbeit. Ihr habt dazu beigetragen, dass der Flugplatz Speck und die Sportfliegerei bei vielen Anwohnern und nicht-Piloten in bester Erinnerung bleibt.

Cessna Pilot Center



Im Rahmen der Beschaffung von neuen Cessna C172 hat sich die FGZO als Cessna Pilot Center (CPC) beworben und per 18. August 2011 die Akkreditierung als solches von Cessna erhalten.

Damit sind wir das einzigste CPC in der Schweiz und eines von lediglich 4 in ganz Europa. Cessna hat sich mit dem CPC Programm zum Ziel gesetzt, die Piloten, welche ihre Flugzeuge fliegen, optimal auszubilden. Dafür wurden ganzheitliche Ausbildungs-Systeme geschaffen (ähnlich wie wir es aus der SwissPSA kennen). Allerdings sind diese auf die Ausbildung in den USA nach FAR 141 ausgelegt.

Dennoch ist für uns die Akkreditierung als CPC von Vorteil. Als FGZO profitieren wir so von:

- Besseren Rabatten bei der Beschaffung von neuen Cessna Flugzeugen
- Cashback bei Vermittlung von Käufern von Cessna Flugzeugen
- Marketing-Unterstützung
- Merchandising Artikel
- Direkte Unterstützung von Cessna bei Fragen rund um deren Flugzeuge (Maintenance, Training, Operation, etc.)

Für unsere Mitglieder ergeben sich zudem weitere Vorteile:

- Günstiger Einkauf von Theoriematerial für die Ausbildung in den USA (Bezug über FGZO)
- Theorie-Kurs kann in der Schweiz erfolgen (für Written-Test in USA)
- Ermässigung auf Oxford-Study Kit's (Bezug über FGZO) für CPL, IR und ATPL Ausbildung auch hier in Europa

Philipp Reich
Leiter Technik



Öffentlichkeitsarbeit

Martin Hugli, PR-Verantwortlicher

Tag der offenen Tür

Ein gelungener Anlass

Trotz des angekündigten Regens, zog es am Sonntag, 4. September 2011 viele Besucher auf den Flugplatz Speck. Diese hatten die Gelegenheit, mit einem vielseitigen Programm, einen Blick hinter die Kulissen zu werfen.



Mit dem Infostand des Motor- und Segelfluges wurden die ankommenden Gäste empfangen und über die Details der Aktivitäten und Örtlichkeiten informiert.

Es stand den Besuchern offen, ob sie die Lokalitäten selber erkunden, oder aber unter fachkundiger Führung eines FGZO Mitgliedes. In der Werkstatt von Guido Seiferle stand eine Piper Warrior mit Glascockpit und geöffneten Abdeckungen bereit. Vor dem Hangar Ost waren je ein Luftfahrzeug der drei Sparten Segelflug, Motorflug und Helikopter für die Besucher ausgestellt. Hier durften sich interessierte Gäste in die Cockpits setzen und es standen Piloten und Fluglehrer Red und Antwort. Für die kleinen Gäste wurde im Hangar Ost ein Fotowettbewerb aufgestellt. Die Kinder

bekamen dazu einen Satz Fotos, welchen sie den entsprechenden Örtlichkeiten bzw. Objekten zuordnen mussten.



Daneben wurden auch Schnupper- und Passagierflüge in allen Sparten angeboten. Mit dem Wetterglück, es blieb bis ca. 14 Uhr trocken, fanden viele Flüge statt. Sogar Skydive Zürich konnte einen Tandemsprung aus 3'500 Metern Höhe durchführen!





Die Mittagspause wurde mit einer Modellflugschau ausgefüllt. Die Modellflugpiloten zeigten dabei mit ihren wunderschönen Modellen ihre Kunststücke. Dies war sicherlich für alle Beteiligten ein High Light. Denn neben einem Segelflugschleppstart, einem 3D Akro Programm und einem Eigenstartfähigen Segelflugzeug mit 6m Spannweite wurde auch ein Turbinenhelikopter vorgeführt!



Gerade noch rechtzeitig, denn es begann langsam zu regnen, erfolgte der Formationsflug mit einem FGZO Segelflugzeug (DG-505 Orion) und einer Jodel.

Nach dem Formationsüberflug, angeführt durch den Segelflieger, verliess die Jodel die Formation, um sich etwas später mit drei weiteren Oldies zu formieren. In der Zwischenzeit erfolgte durch den Segelflieger einen Überflug inklusiver Wasserdumping und anschliessender Landung. Kurze Zeit später erfolgte dann der Formations-Überflug der vier Oldies.



Dieses weitere High Light bildete zugleich das Schlussbouquet des Tag der offenen Tür. Ein gelungener Anlass mit durchwegs zufriedenen Gesichtern!

An dieser Stelle möchte ich nochmals meinen grossen Dank aussprechen. Dies gilt allen Helfern des Tag der offenen Tür aber auch des Grillplausches. Insbesondere gilt meinen Dank dem OK Team, welches mich nicht nur bei den Vorbereitungen, sondern auch am besagten Wochenende tatkräftig unterstützt hat.

Merci!!

Martin Hugi
PR-Verantwortlicher



Grillplausch

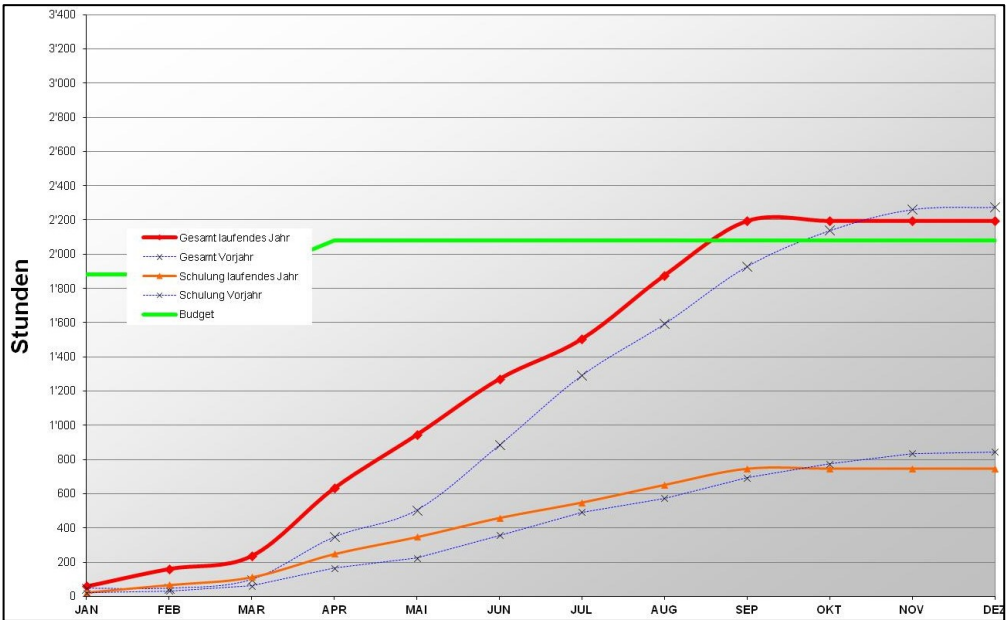
Samstag, 3. September 2011

Am Vorabend zum Tag der offenen Tür haben sich rund 40 FGZO Mitglieder zum Grillplausch im Speck getroffen. Nachfolgend einige Impressionen vom tollen Abend.



Zur Kenntnis

FGZO Motorflugstunden 2011



FGZO Motorflugstunden per 30. September 2011, exkl. HB-PPJ



Mitglieder

FGZO

Herzlich Willkommen bei der FGZO

Provisorisch aufgenommene Neumitglieder, seit Ausgabe 2-11

| Name, Vorname | Wohnort | Eintritt per |
|--------------------|----------------|--------------|
| Meier Roman | Hittnau | 01.07.2011 |
| Scherrer Roland | Seegräben | 05.07.2011 |
| Beer Thomas | Theilingen | 09.07.2011 |
| Müller Andres | Russikon | 25.07.2011 |
| Reynard Daniel | Volketswil | 27.07.2011 |
| Sager Reto | Oberwil | 06.08.2011 |
| Lange Cornelia | Niederweningen | 25.08.2011 |
| Lehner Hermann | Pfaffhausen | 29.08.2011 |
| Wydler André | Stäfa | 01.09.2011 |
| Huber David | Pfäffikon ZH | 24.09.2011 |
| Kneubühler Patrick | Fehraltorf | 26.09.2011 |
| Gysi Anina | Winterthur | 29.09.2011 |



FGZO – Agenda *Auszug*

Siehe auch unter fgzo.ch

Oktober

29.10. YES Flug im Speck

Martin Hugi

November

18.11. Helferessen für alle Mitglieder, die im Jahr 2011 für die FGZO
Frondienst geleistet haben

Bruno Wettstein

Dezember

09.12. Chlausabend im Speck

Martin Hugi



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

FGZO Impressionen

Impressionen rund um die FGZO

In dieser Rubrik werden unvergessliche Momente oder Stimmungen rund um die FGZO festgehalten. Hast du auch ein tolles Foto? Dann schick es an m.hugi@fgzo.ch!

Ferienflug mit der im Speck stationierten Cessna 172 XP nach Grossbritannien – September 2011

Fotos von Michael Bruderer



On the first day...



Balloon over LSZK



Cliffs over Dover





Duxford Air Museum



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
Flugplatz Speck
Tel. 079 207 76 35
Fax 044 954 12 08
Email m.hugi@fgzo.ch



Titelbild:

Tag der offenen Tür.

Foto Martin Hugi

Zeitplan Speck Info: **1-12**

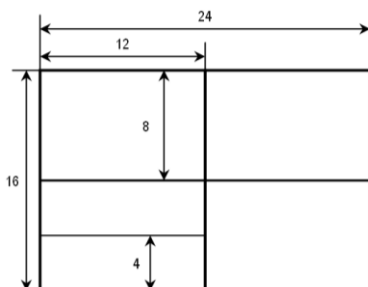
Annahmeschluss
Texte & Inserate

26. Februar 2012

Vorgesehene
Erscheinung

Mitte März 2012

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.

