

Editorial

Es ist da, das neue Jahresprogramm 2006. Ein umfangreiches Angebot mit vielfältigen Weiterbildungsangeboten, interessanten Vorträgen, Besichtigungen und attraktiven Flügen. Sicher hat es für alle das Passende darunter. Es liegt uns viel daran, dass auch im nächsten Jahr Sicherheit im Vordergrund unserer Tätigkeiten steht. Nur wer sicher ist, kann auch geniessen, Freude haben und diese weitergeben. Nützen Sie also die kältere Jahreszeit, um sich à jour zu halten. Wir laden Sie auch gerne ein, sich für ein oder mehrere Fächer in einem unserer Theoriekurse einzuschreiben, um Ihre theoretischen Kenntnisse aufzufrischen. Wir alle vom Flugbetrieb sind gerne für Sie da.

>> Tag der offenen Tür 06

Wie letztes Jahr planen wir wiederum einen Tag der offenen Tür, oder besser des offenen Hangars. Damit der Anlass für alle zum Erfolg wird, möchten wir gerne ein OK einsetzen.

Wer von Euch hat Lust und Initiative, uns dabei zu helfen? Bitte meldet Euch so schnell als möglich bei: eva.staehelin@alp-air.ch oder telefonisch im Flube 031 960 22 22. Herzlichen Dank im voraus für Eure Mithilfe. Wir freuen uns schon heute auf ein grossartiges Event. Datum: 06. Mai 2006

>>Flugzeuge

Momentan sind drei unserer Flugzeuge im „Winterschlaf“. Es sind dies der HB-HER, der HB-HES und die HB-CGI.

Fürs neue Jahr sind folgende Investitionen geplant: Wir werden die HB-CHB mit einem Garmin GNS 430 ausrüsten, analog der CLU und gleichzeitig mit einem Transponder Mode S versehen. Das neue GPS wird rechtzeitig vor dem Start zur Flugsaison eingebaut sein. Weiter ist geplant, dass auch die HB-CLU mit einem neuen Transponder Mode S ausgerüstet werden soll. Dies jedoch erst gegen Ende Jahr 2006. Diese Massnahme wird nötig, da laut AIC B 01/05 ab 01. April 2007 für alle IFR-Flüge Transponder Mode S obligatorisch vorgeschrieben wird. Die genaue Funktionsweise und die entsprechenden technischen Daten werden wir Ihnen im nächsten Take-off vorstellen.

Im weiteren werden wir den freiwerdenden VHF aus der HB-CHB in die HB-CGI einbauen.

>>Crack-kurs 1/05

Erlebnisbericht von Heinz Mumenthaler

Welcher Pilot hat nicht schon bei sich eigene „Mödeli“ oder gar gewisse Mängel im fliegerischen Alltag festgestellt? Aus diesen Gründen haben wir drei low-time Piloten uns für den Crack-Kurs bei der Alp-air gemeldet. Drei Tage kreist alles ums Fliegen. Theorie, welche mit

Hilfe von Profis in die Praxis umgesetzt wird. Normalerweise hat jeder von uns im Alltag jede Menge anderer Aufgaben und Sorgen. Wenn wir dann auf den Flugplatz gehen, haben wir Mühe, den Kopf von den Alltagsorgen zu befreien und uns auf das Fliegen zu konzentrieren. Hier nun drei Tage nur Fliegen und sonst nicht anderes!

Nach einem zuvor genau bekannt gegebenen Programm trafen wir uns am Freitag früh um 8 Uhr bei der Alp-air. Hausaufgaben vor dem Kurs: die Eckdaten des Flugzeuges sind allen bekannt!

Die weibliche Teilnehmerin hat die Gipfeli zum Kaffee nicht vergessen! Der Start in den Tag hat schon mal gut begonnen.

John Neracher, erprobter und mit allen Wassern gewaschener, resp. Winden vertrauter Instruktor der ehemaligen FVS, leitete den Kurs. Ihm stand für den praktischen Teil René Gräppi, Chefpilot der Alp-air, zur Seite.

Nach einer kurzen Einführung, erste praktische Schritte: Outside Check unseres Flugzeuges, mit dem wir in den kommenden drei Tagen unsere Theorie in die Praxis umsetzen werden: Der altbewährte Bravo AS 202. So banal dies auch tönt, für uns alle gab es nicht nur hier beim Aussencheck Aha-Erlebnisse.

Weiter in der Theorie mit den 4 Fundamentals (Horizontalflug, Steigflug, Sinkflug, Kurve), dem genauen Studium des VAC und der Volte von LSZB in allen Details. Erstaunlich, was es hier alles zu sagen, zu erklären und zu fragen gibt.

Dann Einzelabrieb: Jeder von uns mit dem Instruktor in die Luft unter Beachtung der in der Theorie aufgefrischten oder neu erworbenen Erkenntnisse. Natürlich nach vorgängiger Flugvorbereitung, lege artis!

In der Zwischenzeit mussten die anderen beiden Kursteilnehmer die Wetterinformationen besorgen. Seit Neuem ist dies ja nur noch über das AMI-System möglich. Es ist wichtig, sich mit diesem Gerät vertraut zu machen. Erstaunlich, was für Informationen man aus diesem Apparat herausholen kann. Auch die Tücken dieses



Gerätes beim Aufgeben des Flugplanes muss man kennen.

Nach dem Flug jedesmal dann das Debriefing; eine wichtige Massnahme, will man das Maximum aus dem Flug herausholen.

Am Samstag dann der noch am Vortag vorbereitete Navigationsflug. Vorgängig noch minutiöse Flugplanung inkl. Weight and Balance, Fuelberechnung, etc., dann nochmals Wetterbriefing und Flightplan. Bei sehr starker Bise ein Flug nach Yverdon mit 3 touch and goes. Bei Gegenwind von bis zu 20 Knoten eine anspruchsvolle Uebung. Von Yverdon weiter nach Genf wiederum mit touch and go und dann zurück nach Bern. Auch in Genf starker Headwind bis zu 25 Knoten! Zum Glück sitzt ein Instruktor auf der Seite. Unterwegs Emergency Checks und rechten Notlandeübung. Zu guter letzt eine Landung in Belp bei starkem Seitenwind. Wir waren alle geschafft.

Am Sonntag bei marginalem Wetter einen Flug nach Saanen. Auf dem Programm die Umkehrkurve im Gebirge. Dies nach ausführlicher Theorie über die Flugtaktik im Gebirge. Immer wieder ein Thema: sollen für die Umkehrkurve die Klappen gesetzt werden? Die Frage ist beantwortet: Keine Klappen für die Umkehrkurve!!! Die Literatur darüber mit ausführlichen aerodynamischen Berechnungen beim Cheffluglehrer der Alp-Air René Gräppi.

Auch diesmal wieder ein ausgiebiges Debriefing mit anschliessender Diskussion. In der Fliegerei hat man nie ausgelernt.

Insgesamt eine ausserordentliche Ausbeute von den drei Tagen, empfehlenswert und zur Nachahmung empfohlen.

>>Erfolge

First Solo

Meyer Max
Wacker Thomas
Zbinden Daniel
Hofer Simon
Biedermann Marcel
Recrosio Peter

PPL

Huggler Thomas
Feuz Frank
Loosli Heinz
Keel Markus
Immer Marc



Huggler Thomas
Bürki Martin
Rindlisbacher Theo
Bütikofer Alexander

Difftraining/Familiarisation

Thöni Mario PA 28.181
Stotz Hermann C172

>>Gesucht

Wir suchen für unsere Sphairschüler, eine günstige Übernachtungsmöglichkeit in der Nähe des Flughafens.

Wir werden nächstes Jahr 3-6 Kurse à je max. 6 Schüler durchführen. Bitte gebt uns Bescheid, solltet Ihr irgendwo in der Nähe eine Möglichkeit sehen, wo alle 6 beisammen sein können. Der Preis pro Übernachtung pro Schüler sollte Fr. 45.—nicht übersteigen.

Herzlichen Dank für Eure Mithilfe.

>>Simulator

Der neue Simulator hat sich bis jetzt sehr bewährt. Es macht richtig Spass, darauf zu fliegen. Ohne Hemmungen können Steig-, Sink-, Kurvenflüge, Landungen sowie Stationsüberflüge und Instrumentenanflüge auch als VFR-Pilot geübt werden.

Suchen Sie noch ein passendes **Geschenk** für Weihnachten oder Geburtstag: Warum nicht ein Geschenkgutschein für einen Schnupperflug im Simulator? Auch als Nichtflieger macht es Spass im Simulator ab Zürich, Frankfurt, Berlin, Paris zu starten und seine Runden zu drehen.

>>Öffnungszeiten Flube

Im Dezember und Januar ist unser Büro wie folgt geöffnet, sofern das Wetter einigermaßen mitspielt: 09.00 bis 17.00 Uhr. Bei ganz schlechten Bedingungen, schliessen wir das Büro früher. Sie haben trotzdem auch ausserhalb dieser Zeiten, die Möglichkeit zu fliegen. Lassen Sie es uns vorgängig wissen und wir stellen Ihnen Flugzeug, Mäppli, Kopfhörer etc. bereit. Erreichen können Sie uns durchgehend per Anrufbeantworter oder Mail. An Weihnachten, 25. Dezember, bleibt das Büro ganztags geschlossen. An allen andern Tagen sind wir gerne für Sie da.

>>Silvesterapéro

Samstag, 31. Dezember ab 14 Uhr im Flube.