

## >>Fairplay

Leider kommt es immer wieder vor, dass sich Piloten, Pilotinnen, auch unserer Flugschule, nicht gentelmännlich verhalten. Dazu einige Beispiele:

Cessnas:

Anlässlich der letzten 200h Kontrolle unserer CHB wurde festgestellt, dass am rechten Fahrwerk mehrere Risse im Bereich der Hauptfahrwerkmechanik vorhanden waren. Dass diese Risse überhaupt entdeckt wurden, ist mehr oder weniger Zufall. Dass aber diese Risse zu einem schwerwiegenden Zwischenfall, wenn nicht gar Unfall hätten führen können, ist erwiesen. Worauf sind diese Risse zurückzuführen? Auf eine? mehrere? unglaublich harte Landungen?!

HB-CLU: Nach einem technischen Kontrollflug stellte man fest, dass die rechte Landeklappenbeplankungseitig stark deformiert war. Zusätzlich war ein Ausleger ausgerissen und diverse Nieten abgeschert. Der Haltebügel links war gerissen. Nach eingehenden Untersuchungen wurde festgestellt, dass höchstwahrscheinlich ein mehrmaliges Überschreiten der max. zulässigen Geschwindigkeit mit ausgefahrenen Landeklappen zum Schaden geführt hat.

Die Reparatur der beiden obgenannten Schäden führte, ohne den Ausfall der Flugzeuge mitzuberechnen, zu einer Summe von Fr. 35000.--

Ein weiteres Beispiel: Der Tower meldet sich nach einer Landung der CWE mit dem Hinweis, die Pneus hätten nach der Landung geraucht. Wir sollten sie checken. Klar, dass ein Pneu eine grosse flache Stelle aufwies. Auch hier erfolgte leider keine Meldung des Piloten, der Pilotin an uns.

Bravos:

Durch einen Hinweis eines unserer Piloten, sind wir im Internet auf einen Film gestossen, der einen unserer Bravos in Formation mit einem Robin bei Akrofiguren zeigt.

Unsere Bravos sind zwar gemäss AFM akrotauglich, doch wurde bereits vor vielen Jahren, alparseitig beschlossen, auf Akroflüge zu verzichten. Für Bravos, welche Akro fliegen, gilt eine andere Regelung betreffend Kontrollen (Flugstunden). Durch unsachgemässe Bedienung des Flugzeuges kann leicht die zulässige G-Toleranz überschritten werden, was die Sicherheit nachfolgender Piloten gefährdet.

So gilt also auch für die Zukunft, dass keine Akroflüge durchgeführt werden.

Im Zusammenhang mit all diesen Vorfällen, bitten wir Euch um Fairplay. Geht umsichtig und sorgfältig mit dem Euch anvertrauten Material um, meldet uns zwingend alle Vorkommnisse während Eures Fluges, insbesondere auch bei der Landung. Es ist vorallem auch im Hinblick auf alle anderen Piloten unfair, Vorfälle, nicht zu melden. Es geht uns nicht primär darum, Schuldige zu finden, es geht darum, schlimmeres zu verhüten. Als Pilot, Pilotin bin ich darauf angewiesen,

dass ich meinen Vorgängern vertrauen und dass ich mich darauf verlassen kann, dass kein im Versteckten verursachter Defekt meine eigene Sicherheit gefährdet. Wir erwarten von jedem Piloten/jeder Pilotin, dass er/sie charakterlich soweit integer und gefestigt ist, um eigene Fehler einzugestehen und unser aller Sicherheit zuliebe jeden Vorfall zu melden.

## >>Cockpittraining

Aufgrund verschiedener Beobachtungen sind beim Cockpittraining folgende Punkte zu beachten:

- Wegen der prekären Platzverhältnisse darf im Hangar kein Cockpittraining gemacht werden.
- Vor Beginn ist sicherzustellen, dass der Zündschlüssel abgezogen und der Mixturehebel auf Position „ARM“ steht.
- Es dürfen sich nicht mehr als 2 Personen im Cockpit sowie max 1 Person links und rechts auf den Einstiegsstreifen (Bravo) befinden. Das Absitzen auf der Führungsschiene der Kabinenhaube ist zu unterlassen, ebenso das Abstützen auf derselben.
- Sämtliche Manipulationen im Cockpit ausser dem Bewegen des Steuerknüppels sind verboten. Weitergehende Manipulationen sind nur unter Aufsicht eines Fluglehrers vorzunehmen. Dieser kann via Flube ein Aussenbordaggregat anfordern.
- Cockpittrainings sollen während der normalen Arbeitszeit durchgeführt werden. Der Platzbetrieb darf nicht bei seinen Arbeiten behindert werden.
- Ausserhalb von Kursen oder bei Abwesenheit des zuständigen Fluglehrers ist der Flube für die Erteilung der Bewilligung zum Cockpittraining zuständig.

## >>Gültigkeiten Lizenz, Rating, Medical

Immer wieder kommt es vor, dass die betreffenden Fristen nicht genügend beachtet werden. Sobald aber das Rating abgelaufen ist, kann es nur mit einem Profcheck mit Examiner wieder erlangt werden. So viel Aufwand wäre ja nun wirklich nicht nötig, wenn jeder Pilot, seine Daten im Griff hat. Prüft Euren Ausweis, Euer Medical und macht Euch den entsprechenden Reminder.

**Classrating SEP Gültigkeit:** 2 Jahre.

Bedingungen zur Revalidation:

- Flighttime preceding the expiry date: Min. 12 hours
- PIC flighttime: min 6 hours
- Take-offs and Landings: min 12 each
- Trainingsflight with instructor min 1 hour

## Medical Gültigkeiten

### Class 2

Bis 40j.: 5 Jahre  
40-49j.: 2 Jahre  
ab 50j.: 1 Jahr

### Class 1

bis 39j.: 1 Jahr Single Pilot  
ab 40j.: ½ Jahr Single Pilot  
bis 59j.: 1 Jahr Multipilot  
ab 60j.: ½ Jahr Multipilot

## >>Sphair

Dieses Jahr durften wir erstmals 5 Kurse à je 6 Schüler durchführen. Es ist jedesmal eine Freude mitzuerleben, mit wieviel Engagement die jungen Leute die beiden Kurswochen absolvieren.

## >>Gewerbsmässiger Betrieb

Leider mussten wir uns im Verlauf dieses Sommers dazu entschliessen, auf gewerbsmässige Taxiflüge zu verzichten. Die Auflagen der EASA betreffend CAT Flüge (Commercial Air Transport) von A nach B hätten bei uns Aufwand und Ertrag völlig aus dem Gleichgewicht geworfen. Nach wie vor bieten wir aber unsere gewerbsmässigen Rundflüge an, die vorderhand von diesen Bestimmungen noch nicht betroffen sind.

## >>Distance Learning

Die SwissPSA bietet neu die Möglichkeit an, den PPL(A) Theoriekurs im Fernunterricht zu absolvieren. Ab sofort bestimmt der zukünftige Pilot selbst, wann, wo und wie er seine Theorie erarbeitet.  
Mehr Informationen unter [www.swisspsa.ch](http://www.swisspsa.ch)

## >>Jahresprogramm 2008

Wir freuen uns über Eure Anregungen betreffend gewünschten Weiterbildungen, Refreshern und Auslandsflügen im 2008, damit wir wiederum ein interessantes, abwechslungsreiches Programm zusammenstellen können.

## >>Aufruf

Immer mehr europäische und nationale Vorschriften erschweren unser Leben als Flugschulbetreiber und als Pilot. Wie können wir uns dagegen zur Wehr setzen? Als einzelner haben wir wenig Chancen, bei der EASA oder beim BAZL Stellungnahmen abzugeben und Erleichterungen zu erwirken. Nur gemeinsam sind wir stark. Mit dem AeroClub haben wir eine Vereinigung, die sich sehr stark für unsere Belange der Kleinaviatik einsetzt. Es ist deshalb äusserst wichtig, dass dieser Club möglichst alle Pilotinnen und Piloten unter seinem Dach vereinigen kann. Je grösser die Vereinigung, desto grösser das Gewicht, das ihm beigemessen wird. Der AeroClub hat sich in der letzten Zeit sehr stark für

Erleichterungen betreffend EASA-, ICAO- und BAZL-Vorschriften für die Kleinaviatik eingesetzt. Den Newsletter August 2007 des AeCS mit all den Aktivitäten zu unseren Gunsten, können Sie unter [www.aecs.ch](http://www.aecs.ch) herunterladen. Eine Beitrittserklärung legen wir diesem Take-off bei, mit der Bitte doch dieser Vereinigung beizutreten. Gerne machen wir Sie auch auf die Homepage des Berner Aeroclubs aufmerksam: [www.berneraeroclub.ch](http://www.berneraeroclub.ch)

## >>Erfolge

### First Solo

Neuenschwander Daniel  
Von Allmen Nils  
Baumann Benjamin  
Stucki Marc

### PPL

Hofer Simon  
Coray Ivan  
von Niederhäusern Simon  
Gertsch Ferdinand  
Pedrett Reto Renewal  
Gschwind Daniel Renewal

### CPL

Bourquin André  
**Difftraining/Familiarisation**  
Freiburghaus Daniel C172  
Niemeyer Urs PA28-181  
Beglinger Men C182  
Bösiger Cédric PA28-181  
Loosli Heinz PA28-236  
Wacker Thomas PA28-181  
Meichle Mario C172

### NIT

Bourquin André

## >>Austritt

Per Ende Jahr wird uns Christiane Rufer, nach 25 jähriger Tätigkeit im Flugbetrieb auf eigenen Wunsch verlassen. Chrigi möchte nun mal unabhängig von Fixzeiten und Einsatzplänen ihr Leben gestalten. Wir bedauern den Weggang Chrigis sehr. Anlässlich des Silvesterrapéros 07 werden wir ihre Zeit im Flube würdigen und ihr mit Euch zusammen alles Gute für die Zukunft wünschen.

## >>Gesucht Mitarbeiterin/Mitarbeiter

Wir suchen per Anfang 08 oder nach Vereinbarung eine neue Mitarbeiterin, Mitarbeiter in der Administration. Ideal wäre es natürlich, wenn die betreffende Person bereits gewisse Kenntnisse der Kleinaviatik hat. Pensum: Jahrespensum von ca. 30% insbesondere Ferienablösung, Stellvertretung bei Krankheit, Unfall und Mitarbeit während Hochbetriebszeiten. Dies bedingt eine äusserst flexible Person. Eva nimmt entsprechende Bewerbungen gerne entgegen.

