

>>AT-3

Nachdem wir nun bereits ca. 250 Stunden auf den neuen AT-3 geflogen sind, und auch der erste Sphairkurs auf diesen Flugzeugen stattgefunden hat, liegt es uns daran, Euch die ersten Erfahrungen und Erkenntnisse mitzuteilen. Nach wie vor sind wir fest davon überzeugt, die richtige Wahl getroffen zu haben. All denjenigen, die die Einweisung bereits absolviert haben, macht das Flugzeug unglaublich viel Spass und zeigt sich trotz seiner geringen Grösse als richtiges Flugzeug. Wir haben aber auch gesehen, dass das Flugzeug fliegerische Defizite wie beispielsweise Steuerverwechslungen unbarmherzig aufzeigt. Ebenso wichtig ist die richtige Pitch-Power-Prophylaxe im Final. Einige Erkenntnisse und Tipps zur sicheren Operation:

1. Flaps setting

Start: Flaps 15° für den Start hat sich auf der Hartbelag wie auf dem Gras gut bewährt.

Anflug und Landung:

Normale Landungen sind mit Flaps 15° durchzuführen. *Shortfield und Gras:* Wir empfehlen 41° Flaps und bis zur Bodenberührung ca. 2000 RPM Leistung stehen zu lassen, bevor man in den Leerlauf geht.

Bei *turbulenten Verhältnissen und Querwind* empfehlen wir Flaps 0° Dabei hat sich eine Final Appr. Speed von 70 KIAS gut bewährt.

Wichtig:

- Wie bei anderen Flugzeugen auch, gilt beim AT-3:

use as minimum flaps as necessary for field length.

- auch beim AT-3 kann es gefährlich sein, wenn man versucht nach der Bodenberührung bei der Landung durch Nachlassen am Knüppel das Flugzeug am Boden zu halten.

2. Vergaser Vorwärmung

Bei Temperaturen < 20°C ist die Vergaservorwärmung solange eingeschaltet zu lassen, bis der Motor (Öltemperatur und Zylinderkopftemperatur) warm, d.h. im grünen Bereich sind. Also 1. Start, 1. Platzrunde auch beim Start Vergaservorwärmung „on“.

3. Öltemperatur

Mit der braunen Öltemperaturklappe sollte die Öltemperatur wenn möglich die ganze Zeit im grünen Bereich gehalten werden.

4. Heizung

Die Heizung funktioniert nur mit dem Öffnen des Air-inlet

5. Canopy Jettison

Bitte nicht am roten Hebel „Canopy Jettison“ manipulieren. Denn wenn beide schwarzen Canopy-Lock-Hebel auf „open“ stehen, ist eventuell das Canopy, wenn es schwerfällt es zu öffnen, nur etwas festgeklebt.

6. Tankdeckel

Der Tankdeckel ist aus Kunststoff. Bitte nicht „murksen“. Den Verschluss in Flugrichtung öffnen, dann 90° im Gegenzeigersinn drehen, sanft ziehen und der Deckel lässt sich problemlos entfernen.

Beim Verschliessen den Messstab in Flugrichtung gesehen ca. 30° nach rechts geneigt einführen. Er muss oh-

ne Anstrengung in die Öffnung passen, dann 90° im Uhrzeigersinn drehen und ohne Kraftaufwand verschliessen.

7. Pitotrohr

Beim Rollen tendenziell etwas rechts der Centerline rollen. Das Pitotrohr unter dem linken Flügel hat wenig Bodenabstand (Schneewälle, Markierungen im Gras, Pistenlampen...)

8. Deichsel

Die hinten im Cockpit fixierte Deichsel ist gleichzeitig Steuerblockierung und Parkbremse. Bitte nur wenn nötig aus dem Flugzeug herausnehmen. Zum Hangarieren bitte die Hangardeichsel verwenden.

9. Groundcourse Dezember 09

Mittwoch, 16. Dezember 19.00 Uhr

>>Tankanlage Mogas

Gegen Ende November werden wir unsere eigene mobile Tankanlage für Mogas in Betrieb nehmen können.

Damit entfällt das doch etwas mühsame Prozedere sei es entweder bei den Segelfliegern zu tanken oder aber direkt aus dem Kanister. Hierbei möchten wir es aber nicht unterlassen, der Segelfluggruppe Bern und ihrem Präsidenten von Herzen zu danken, dass Sie uns während der schwierigen Übergangszeit bei ihrer Tankanlage Gastrecht geboten haben. Wir wussten und wissen diesen Freundschaftsdienst sehr zu schätzen. Die neue Tankanlage wird sich bei den beiden grossen Tanks der Alpar AG befinden. Vor unserer Anlage wird ein Betankungsplatz ausgeschrieben. Der Pilot wird mit dem Flugzeug entweder dorthin rollen oder es dorthin ziehen. Anschliessend wird gemäss Checkliste (sie wird, sobald die Anlage in Betrieb ist, erstellt) betankt. Es wird so sein, dass nur ein kleiner Kreis von Personen aus haftungstechnischen Gründen unsere Flugzeuge betanken darf. Sobald die Anlage eingerichtet ist, werden wir im Büro einen Situationsplan auflegen.

>>Starten der kalten Motoren

Der Herbst/Winter hat begonnen und leider kommt es in dieser Jahreszeit immer wieder vor, dass durch unsachgemässe Bedienung von Einspritzen und Anlassen, Vergaserbrände auftreten. Um dies zu vermeiden, geben wir euch gern unsere Kenntnisse betreffend Anlassvorgängen weiter. Grundsätzlich gilt: Checkliste und AFM benutzen.

AT-3:

Kalter Motor mit Choke anlassen – Anlasshilfe
Warmer Motor – ohne Choke

Bravos:

Der Motor wurde mit dem Mixer abgestellt. Es befindet sich daher kein Benzin mehr in den Ansaugkanälen. Man muss also mit dem Gashebel via Beschleunigerpumpe am Vergaser, Benzin in die Ansaugkanäle einspritzen.

Wir wird richtig eingespritzt:

Aussentemperatur unter 0°C	ca. 8-10 x
Aussentemperatur knapp über 0°C	ca. 4 x
Aussentemperatur über 5°C	ca. 3 x



Motor warm (Öltemperatur grün) 1x
Die Stellung des Gashebels nach dem Einspritzen sollte beim Anlassvorgang im Leerlauf sein. Starter drehen und drücken, der Motor wird nach 2-3 Umdrehungen anspringen.

8-ung: Zwischen dem Einspritzen und dem Drücken des Anlassers sollte nicht zuviel Zeit vergehen.

Wenn der Motor nach 2-3 Sekunden wieder abstellt, nochmals 2-3 x einspritzen und Anlasser betätigen. Bei sehr tiefen Temperaturen kann sich dieser Vorgang ohne weiteres 4 bis 5 mal wiederholen.

8-ung: Ein Pumpen mit dem Gashebel während des Anlassvorganges kann einen Vergaserbrand zur Folge haben.

Springt der Motor bei kaltem Wetter nicht an, Startvorgang nach ca. 5 Sekunden abbrechen; erneut einspritzen und Anlasser betätigen. Mit einem langen „Örgele“ wird höchstens erreicht, dass die Batterie ihren Geist aufgibt.

Bitte ruft rechtzeitig um Hilfe, wenn's nicht geht!

Übrigens: Bei Aussentemperaturen von ca. 10°C ist ein Starten des Motors ohne Vorwärmung nicht mehr möglich.

Cessnas und Piper:

Diese Flugzeuge sind mit einer Primerpumpe ausgerüstet. Das Einspritzen muss mit der Primerpumpe erfolgen: 2-max. 4 Pumpenstösse und 3 mal Einspritzen mit dem Gashebel sollten in der Regel auch bei Minustemperaturen genügen, um den Motor zu starten. Versichern Sie sich, dass die Pumpe nach Gebrauch richtig verriegelt ist, ansonsten sind Leistungsprobleme oder sogar Motorausfälle programmiert.

Wir wünschen euch schöne, problemlose Flüge während des Winters.

>>AOC und CAMO

Vielleicht sind beide Begriffe Fremdwörter für Sie. Allerdings können wir euch versichern, dass uns kaum etwas soviel Kopfzerbrechen verursacht, wie diese beiden Wörter. Beim AOC handelt es sich um das gewerbsmässige Aircraft Operator's Certificate. Dazu müssen wir, obwohl bis anhin in einem Flight operation manual alles bestens für den VFR –Betrieb geregelt war, ein neues OM-A (Operators Manual) erstellen. Leider ist es auch in dieser Beziehung, wie seit Einführung von EASA immer, dass Anforderungen und Belange ohne grosses Nachdenken, ohne gesunden Menschenverstand, ohne das ganze in die richtigen Relationen zu setzen, 1:1 von der Linienfliegerei auf die Kleinaviatik übertragen werden. Der zweite Begriff bedeutet Continuing Airworthiness Management Organisation. Dies bedeutet, dass zwischen dem Flugbetrieb mit seinem technischen Chef und dem Maintenance Unternehmen eine weitere Stelle, als Aufsicht, Quality-Kontrolle zwischengeschaltet wird. Dass dies vor allem die kurzen Wege verlängert, liegt auf der Hand. Ebenso liegt es auf der Hand, dass all diese neuen Forderungen die Fliegerei zwar sicher nicht sicherer, aber ganz sicher

teurer werden lassen. Es scheint halt einmal mehr, dass sich die Schweiz auch punkto EASA als europäischer Musterschüler hinstellen will, obrigkeitgläubig, resp. höflich, jeden „Pieps“ als bare Münze nimmt, all das was von EASA als Empfehlung gedacht, gleich als mandatory implementiert und kaum mehr jemand, sei es in den Regierungen oder den Verwaltungen, mehr bereit ist, Verantwortung zu tragen. Dafür haben wir ja auch mehr als genügend Juristen in gewissen Ämtern.

>>Jahresprogramm 2010

Wir sind daran, das Jahresprogramm fürs nächste Jahr zu erstellen. Bitte lasst uns wissen, welche Themen euch besonders interessieren, welche Destinationen Ihr gerne anfliegen würdet. Gerne nehmen wir eure Inputs auf.

>>CPL/BB Piloten

Wir suchen für unseren Rundflugbetrieb CPL/BB Piloten, die Freude daran haben, Gäste zu betreuen, Ihnen unsere wunderschönen Berge und Seen zu zeigen und gleichzeitig gratis Flugstunden zu absolvieren. Allerdings erwarten wir von den entsprechenden Bewerbern auch eine gewisse zeitliche Verfügbarkeit, sowohl während der Woche wie auch an Wochenenden.

>>Flugzeuge putzen

Wer von Euch hätte Lust und Zeit, uns bei der Putzerei der Flugzeuge zu helfen. Wir würden diesen zeitlichen Aufwand gerne in Form von Flugzeitguthaben entschädigen. Wahrscheinlich werden wir mit der Mogastankstelle auch einen Waschplatz mit entsprechenden Schlauchanschluss für die Flugzeuge bekommen, so dass die Putzerei doch etwas einfacher zu bewerkstelligen sein wird als bis anhin.

>>kaufmännische Mitarbeiterin/Mitarbeiter

Damit unsere Buchhaltung ab dem neuen Jahr konsolidiert werden kann, suchen wir eine Mitarbeiterin, Mitarbeiter Flube, vorerst ca. 20-40%, wenn möglich mit Abacus-Erfahrung. Weiss jemand von euch, wer uns da helfen könnte? Gerne würden wir die/den neuen Mitarbeiter auch ins normale Geschehen und die Arbeitsabläufe im Flube einweisen. Es besteht die Möglichkeit das kleine Pensum sukzessive auszuweiten. Bitte meldet interessierte Personen direkt bei Eva. Merci vielmal.

>>Voranzeige

Wir freuen uns, mit euch zusammen am Silvester 09, Donnerstag, 31. Dezember ab 14 Uhr, aufs erste Jahr „NEW ALP-AIR“ und die Zukunft anzustossen. Ihr alle seid mit Kind und Kegel herzlich zum Apéro eingeladen.

>>Dank

Nach einem doch recht erfolgreichen Sommer liegt es uns daran, allen Fluglehrern, Rundflugpiloten, Instruktoren, aber auch jedem einzelnen Piloten, für die Unterstützung und die Kundentreue herzlich zu danken.

