

Programm ‚Übungsflug‘ (JAR Trainingflight) 2011

Gemäss JAR-FCL1 ist für die Erneuerung des *Classratings* SEP(L) ein Übungsflug von mindestens einer Stunde mit einem Fluglehrer (FI, CRI) vorgeschrieben. Dieser Übungsflug (genannt JAR *Trainingflight*) kann auf einem der Jodel durchgeführt oder im Rahmen einer Einweisung (neu Familiarisation oder Differenztraining) erledigt werden. Der JAR Trainingsflug muss wie die anderen Bedingungen (12h, davon 6h als PIC, 12 Starts und 12 Landungen) in den letzten 12 Monaten vor dem Ablaufdatum des SEP(L) *Classratings* erfolgen. Nach dem erfolgreichen Absolvieren dieses Fluges bestätigt der Fluglehrer dies auf dem Formular ‚*Revalidation Classrating*‘ 60.521 sowie im Flugbuch. Wenn alle Bedingungen zur Verlängerung (*revalidation*) zum Ablaufdatum erfüllt sind, dann kann das *Classrating* SEP(L) auch nach dem Ablaufdatum erneuert werden. Ansonsten ist für die Erneuerung (*renewal*) ein *renewal proficiency check* mit einem Examiner erforderlich.

Briefing

- Selbstständige Bedienung des *homebriefing/AMIE*.
- Selbstständige Vorbereitung des Piloten mit den ihm zur Verfügung stehenden Mitteln (AMIE, DABS, Wetter, Notam) gemäss Stoffel Aviation 4-Punkte Briefing
- Präsentation und Besprechung der Flugvorbereitung mit dem FI (Flight Instructor)
- Ziel: der Pilot bereitet sich selbstständig vor und kann die dafür notwendigen Daten interpretieren und richtig anwenden
- falls neu für jemanden: Struktur/Idee von *departure/approach briefing*
- Theorie Notlandung im Gelände: 1000ft-Gate, *go-around* besprechen

Flug

1. Korrektes und vollständiges *departure-briefing* gemäss Vorlage
2. Ausflug Speck via Sierra unter Einhaltung aller Limiten, erste Priorität Sicherheit, zweite Priorität lärmbewusstes exaktes Fliegen. ‚Direct climb out‘ auf mindestens 3‘500ft koordiniert mit Dübendorf (ohne level-off auf Voltenhöhe!) ist ein Muss!
3. Navigation terrestrisch/GPS nach Rüti, dann intercept ZUE R180 inbound, mit Zürich Information (Terminal gibt’s nicht mehr) Steigflug auf 4‘500ft und Durchflug des Luftraumes C (TMA Zürich) inkl. Einholen der nötigen Bewilligung koordinieren. Der Flug LSZK-ZUE-TRA-LSZF muss vor dem Flug ins Garmin496 eingegeben werden, auf dem Weg nach ZUE muss die Funktion ‚SET OBS AND HOLD‘ verwendet werden. Check minimum equipment für airspace C gem. VFR Guide.
4. Nach ZUE: counterclockwise around the CTR ZRH, Routing ZUE-TRA, dann dem Radial folgen welcher zum Einflugpunkt N von Birrfeld führt.
5. Anflug/Ldg Birrfeld, dort 3 Volten gem. VAC, dann 3 Solovolten.
6. Notlandeübung im Gelände gemäss Besprechung im Briefing
7. Anflug Birrfeld via Sektor Nord, lärmbewusstes Einteilen des Sinkfluges, Einordnen in den Platzbetrieb, Volten 08/26 inkl. Notlandeübungen, Ausflug Ost/Einflug Süd (wenn möglich), beinhaltend T/G und mindestens einen *go-around*

Debriefing

- Selbstanalyse des Fluges durch den Piloten, Besprechung mit FI
- Administration

Hohe Priorität hat das Verständnis des Piloten betreffend Luftraum um Zürich, speziell im Norden der Speck bis ZUE sowie um’s Birrfeld. Auf Wunsch des Piloten können zusätzliche Elemente eingebaut werden. Dieser Übungsflug dient allein der Erhöhung der Sicherheit und der ‚*noise abatement awareness*‘. Mit dem erfolgreichen Absolvieren dieses Fluges und der Bestätigung dessen auf dem Formular ‚*Revalidation Classrating*‘ 60.521 erfüllt der Pilot einen Teil der Bedingung zur Erneuerung des *Classratings* SEP(L).

Punkte, die zu einer Wiederholung führen müssen: level-off auf Voltenhöhe Speck weil Steigflug noch nicht koordiniert mit Dübi, ungenügende Bedienung Garmin 496, Intervention des FI’s wegen möglicher Luftraumverletzungen, ungenügende Landungen

13.2.2010, Martin Gautschi