

Navigationenflüge PPL Stufe 7

- Meteo
 - Alles OPEN im betreffenden GAFOR
 - Wind nicht über 10kts am Boden
 - keine SIGMET oder AIRMET $\pm 1h$ vor der Start- resp. Landezeit
 - Generelle Sicht gemäss Flugwetterprognose sowie METARs auf Flugplätzen in der Nähe nicht unter 8km

- ICAO-Karte
 - dicke, gut sichtbare Striche
 - HDG überprüft auf 180°-Fehler

- CFP
 - Einzelne Abschnitte max. 6 Minuten
Ausnahmen: Napf, Jura,
 - 6-Minuten Masstab auf CFP
 - Flugplätze und Frequenzen unter RMK's eingetragen

- Fuel
 - Für jeden Flugabschnitt MINIMUM BLOCK FUEL ersichtlich und überprüft

- Performance
 - Start-/Landestrecke (required vs. available)

- Reiseflughöhe
 - diskutiert und überprüft

- Geographie
 - spezielle Aspekte (z.B. Überquerung Napf, Auffanglinien)

- Luftraumstruktur
 - CTR / TMA / AWY

- VAC/Zwischenlandung
 - Anflüge diskutiert (Hinweis auf höhere/tiefere Volten- höhe/Einflug)
 - Check for approach vor erstem Einflugpunkt beendet
 - Signalplatz / Windsack wo?
 - Verhalten nach der Landung (Fuel?, Landetaxen, Meteo, Fluganmeldung, wo run-up?, Telefon, Outside-Check)
 - turn-around ca. 1 h vorsehen
 - Alternate, besprechen wie Destinationsflugplätze

- Meldung
 - bei jeder Zwischenlandung und nach Abschluss des Fluges via SMS an Fluglehrer, beinhaltend ATA, ETD, FOB

- nur im Notfall
 - GPS normal einschalten gemäss Checkliste, aber Gebrauch für Navigation nur im Notfall
 - ‚direct to‘ Funktion bekannt

- Orientierungsverlust
 - Auffanglinien
 - Alles unbekannt: ZRH Info oder GVA aufrufen, Muttersprache verwenden, in der Regel Deutsch!
 - Fehler zugeben!
 - COM-Karte immer dabei
 - Transponder-Bedienung (squawk 7000, immer auf ALT)
 - VDF: request QDM - Grenchen, Bern

Für Navflug besprochen am

Flugschüler:

Fluglehrer:
