



REGLEMENT FÜR FSB-CHECKFLÜGE

Zusammenfassung

Für Piloten mit viel Flugerfahrung und/oder ausreichendem Trainingsstand genügt ein jährlicher Checkflug. In allen anderen Fällen muss der Check halbjährlich absolviert werden. Die Gültigkeitsdauer wird über das Resair kontrolliert.

Bei den Heckrad-Flugzeugen und der Seneca darf der Trainingsunterbruch nicht grösser sein als 3 Monate.

Bei Missachtung der Betriebs- und Checkflugreglemente kann die FSB dem/der Piloten/in die Vermietung von Flugzeugen verweigern. Im Falle eines fliegerischen Vorkommnisses oder eines Unfalls wird der/die verantwortliche Pilot/in für alle Schäden gegenüber der FSB und Dritten voll haftbar gemacht.

Zielsetzung

Die FSB vermietet ihre Flugzeuge im Interesse der Sicherheit nur an Piloten, die über die notwendigen Lizenzen bzw. Berechtigungen verfügen, einen ausreichenden Trainingsstand aufweisen und fähig sind, das betreffende Flugzeugmuster sicher zu fliegen.

Die Befähigung des Piloten soll während eines periodisch durchzuführenden Checkfluges mit einem Fluglehrer dokumentiert werden. Mit seiner Unterschrift auf dem Checkflug-Formular bestätigt der FI, dass der Pilot einen ausreichenden Trainingsstand hat und fähig ist, das betreffende Flugzeugmuster (SEP, Heckrad, Seneca) sicher zu fliegen.

Fälligkeit und Gültigkeit der Checks hängen ab von 1. der Flugerfahrung und 2. dem Trainingsstand sowie 3. den geflogenen Flugzeugtypen.

Nach bestandem Checkflug kann der Pilot für die Gültigkeitsdauer die abgedeckten Flugzeugtypen mieten. Entsprechend ist der Zugang zum Reservationssystem der FSB für diese Periode gewährleistet. Ab 60 Tage vor Ablauf informiert das System automatisch nach jedem Login über die fällige Erneuerung.

Revalidations von SEP- und MEP-Classratings, IR-Checks und Checkflüge, die bei anderen Schulen oder Clubs absolviert wurden, werden für den FSB-Check anerkannt. MEP-Trainingsflüge auf anderen Typen als Seneca werden als Training für die Seneca ebenfalls anerkannt.

Flugerfahrung und Trainingsstand im Motorflug

Die Frequenz der Checkflüge hängt davon ab, ob der/die PilotIn über einen ausreichenden Trainingsstand verfügt. Dies ist u.a. auch eine Frage der gesamten Motorflug-Erfahrung. Verlangt wird mindestens ein Checkflug alle 12 Monate, bei geringem Training alle 6 Monate.

1. PilotInnen mit mehr als 500 (Block)Stunden gesamter Motorflug-Erfahrung

Für diese Piloten ist der Zugang zum Reservationssystem ab Datum des Checkflugs zunächst für die kommenden **6 Monate** freigeschaltet.

Kann nach diesen 6 Monaten ein für die Erfahrung ausreichender Trainingsstand nachgewiesen werden (Vorlage des Flugbuchs), dann wird der **Zugang für weitere 6 Monate** ohne Checkflug freigeschaltet.

Als ausreichender Trainingsstand **werden mindestens 3 Starts und 3 Landungen seit dem letzten Check** definiert (was ja auch Voraussetzung für das Mitführen von Passagieren ist).

Ist dies nicht der Fall, dann ist der nächste Checkflug nicht nach 12, sondern bereits nach 6 Monaten zu absolvieren.

- PilotInnen mit weniger als 500 (Block)Stunden gesamter Motorflug-Erfahrung**
Für diese Piloten ist der Zugang zum Reservationssystem ab Datum des Checkflugs zunächst für die kommenden **6 Monate** freigeschaltet.
Kann nach diesen 6 Monaten ein für die Erfahrung ausreichender Trainingsstand nachgewiesen werden (Vorlage des Flugbuchs), dann wird der **Zugang für weitere 6 Monate** ohne Checkflug freigeschaltet.
Als ausreichender Trainingsstand werden **mindestens 3 Starts und 3 Landungen und 6 Blockstunden seit dem letzten Check** definiert.
Ist dies nicht der Fall, dann ist der nächste Checkflug nicht nach 12, sondern bereits nach 6 Monaten zu absolvieren.

Geflogene Flugzeugtypen

- Piloten, die Heckrad-Flugzeuge fliegen**
(American Champion, Piper J3, Cap 10)
Der Checkflug mit einem Heckrad-Flugzeug deckt alle bei der FSB vorhandenen SEPs ab. Ein zusätzlicher Checkflug auf einmotorigen Bugrad-Flugzeugen ist nicht verlangt.
Entsteht auf **Heckrad-Flugzeugen** ein **Trainingsunterbruch von mehr als 3 Monaten**, dann ist vor dem nächsten Alleinflug auf dem Heckrad-Flugzeug ein Checkflug mit einem FSB-Fluglehrer zu absolvieren.
- Piloten, die einmotorige Bugrad-Flugzeuge fliegen**
(Cadet/Warrior/Archer, Cessna 172 und Turbo Arrow)
Der Checkflug mit einem einmotorigen Bugrad-Flugzeug deckt alle entsprechenden Typen inkl. Turbo-Arrow ab. Dieser Check berechtigt nicht zum Fliegen von Heckrad-Flugzeugen.
- Piloten, die Seneca fliegen**
Der Checkflug mit einer Seneca deckt auch alle einmotorigen Bugrad-Flugzeuge ab. Dieser Check berechtigt nicht zum Fliegen von Heckrad-Flugzeugen.
Entsteht auf der **Seneca** ein **Trainingsunterbruch von mehr als 3 Monaten**, dann ist vor dem nächsten Alleinflug auf der Seneca ein Checkflug mit einem FSB-Fluglehrer zu absolvieren.

Ablauf des Checkfluges

Der Checkflug führt aus der CTR hinaus in einen Arbeitsraum und wieder nach LFSB zurück (oder auf einen anderen Platz).

Im Arbeitsraum sind folgende Übungen zu machen:

- Vollkreis rechts und links (z.B. links Standard-Turn und rechts 45° Bank)
- Steigflug um 1000ft (z.B. von 3000ft auf 4000ft) auf gegebenem Heading mit 80 KIAS und Vollkreis links
- Übergang in Horizontalflug mit 80 KIAS
- Sinkflug von 1000ft (z.B. von 3000ft auf 4000ft) mit 80 KIAS mit ROD von 500fpm und Vollkreis rechts
- Übergang in Horizontalflug mit 80 KIAS
- Approach preparation mit simuliertem initial, intermediate und final approach, im simulierten Final throttle idle gefolgt von befohlenem go-around
- Flug zum Platz bzw. zur Destination mit 1 Touch und Fullstop-Landing

Der Checkflug auf der Turbo-Arrow soll analog geflogen werden (minimum clean pattern speed 100 KIAS). Der Check ist mindestens um eine Gear Emergency Übung zu ergänzen.
Für die Heckradflugzeuge ist das Checkprogramm sinngemäss durchzuführen.
Der Checkflug für die Seneca wird vom Fluglehrer bei der Terminabsprache bekannt gegeben.

Checks und Verfahren gemäss FSB-Philosophie bzw. PPL- und Arrow-Syllabus
Anforderung: PPL-Standard und Toleranzen.
Die Voice ist auf dem ganzen Flug vom Piloten zu machen.
Die Checkliste ist zu benutzen.

Administration

Der FI bestätigt den bestandenen Checkflug mit dem entsprechenden Stempel im Flugbuch des Piloten. Aufgrund des vom FI ausgefüllten und unterschriebenen Checkflug-Formulars schaltet die Administration den Zugang zum Resair für die entsprechende Periode frei.

Wird der/die PilotIn durch den Fluglehrer nicht ausgecheckt, dann kann der Check nach entsprechendem Training immer wiederholt werden.

EINWEISUNGEN AUF SCHWIERIGE PLÄTZE

Für den erstmaligen Anflug auf einen der folgenden Flugplätze ist im Interesse der Sicherheit ein FSB-Fluglehrer als Einweiser vorgeschrieben. Erstmalig bedeutet, dass der/die PilotIn diesen Platz noch nie am Doppelsteuer oder als PIC angefliegen hat.

Die Liste umfasst gegenwärtig die folgenden Plätze:

Wangen-Lachen, Porrentruy, Triengen, Bex, Buttwil, Bad Ragaz, Môtier, Reichenbach, Mollis und Saanen. Die Liste wird bei Bedarf durch Streichungen und Ergänzungen abgeändert.

Der FI bestätigt die Einweisung im Flugbuch des Piloten.

EAP, 6. Mai 2005

