

Motorfliegen auf dem Flugplatz Birrfeld: Sind Sie ‚Ready for Departure‘?

Name, Vorname: _____

Die Beantwortung der folgenden Vorbereitungsfragen zur Platzeinweisung auf dem Flugplatz Birrfeld wird ca. eine Stunde in Anspruch nehmen. Sie leisten mit dieser Vorbereitung einen ganz wesentlichen Beitrag zur Sicherheit auf dem hochfrequentierten Flugplatz Birrfeld und vermeiden unbeabsichtigte Fehler.

Wichtig: Für die optimale Vorbereitung auf die lokalen Verfahren auf dem Flugplatz Birrfeld sind die Merkblätter im Regal beim Briefingraum unentbehrlich. Diese Merkblätter erhalten Sie aber auch auf dem Postweg als Beilage zum Informationsbrief nach Ihrer Anmeldung. Zudem ist das VFR-Manual notwendig.

1. Motorstart auf der Gras-Abstellfläche zwischen Hangar 4 und 5

Weshalb darf der Motor eines Flugzeuges, welches auf der Gras-Abstellfläche zwischen Hangar 4 und 5 quer zur Taxi-Linie steht, nicht gestartet werden, bevor das Flugzeug von Hand auf die Taxi-Linie gezogen wurde? (mehrere Antworten richtig)

- Schmutz und Laub wird bei offenen Hangar-Toren in die Hangars geblasen.
- Die an der Hangar-Decke aufgehängten Flugzeuge geraten ins Schaukeln.
- Bei plötzlichem Losrollen besteht die Gefahr der Kollision mit dem Hangar-Tor, weil man überrascht und nicht bremsbereit ist.

2. Hörbereitschaft beim Rollen auf dem Vorfeld?

Wie kann z.B. bei zwei aufeinander zurollenden Flugzeugen die Situation geklärt werden?

- Beide Flugzeuge müssen nach rechts ausweichen, unabhängig von Position
- Durch Handzeichen
- Das kleinere Flugzeug weicht dem grösseren aus
- Grundsätzlich soll beim Rollen auf dem gesamten Vorfeld Hörbereitschaft am Funk gewährleistet sein, damit gegenseitige Absprache bei unklaren Situation möglich wäre.

3. Position für Runup

Wo sind die Runup-Positionen?

- Am jeweiligen Holding Point
- An 3 bezeichneten Runup-Positionen auf dem ACFT PRKG (Tarmac)
- An der Park-Position
- Keine definierten Runup-Positionen

4. Maximalhöhe für Abflug-Routen WEST und NORTH

Weshalb darf gemäss VAC LSZF bei Abflügen via Route WEST und NORTH die Höhe von 3'500ft AMSL nicht überschritten werden bevor man das Gebiet des entsprechenden Einflugsektors seitlich verlassen hat? (zwei Antworten richtig)

- Damit eine deutliche vertikale Separation zum Einflugsverkehr im Einflugsektor besteht (sofern der einfliegende Verkehr im gesamten Bereich des Einflugsektors die vorgeschriebene Minimalhöhe von 4'000ft nicht unterschreitet).
- Um keine Luftraum-Verletzung in den kontrollierten Luftraum zu begehen.
- Damit auch Piloten von stark motorisierten Flugzeugen aufgefordert werden, im Bereich der Abflugroute die Flugzeugnase tiefer zu halten und die Luftraumüberwachung hinsichtlich Gegenverkehr entlang der Ein-/Ausflugsrouten zu verbessern.
- Aus Lärmschutzgründen

5. Maximalhöhe für Abflug-Route EAST

Welche Maximalhöhe darf beim Abflug via Route EAST auf Grund der TMA-Untergrenze von TMA LSZH 4C nicht überschritten werden?

- 3'500ft AMSL
- 4'500ft AMSL
- 5'500ft AMSL
- 6'500ft AMSL

6. Gründe für das Nicht-Einhalten von Abflug-Routen

Welche Gründe erlauben ein Nicht-Einhalten der Abflugrouten? (mehrere Antworten richtig)

- Wenn wegen schlechtem Wetter die offiziellen Abflugrouten nicht fliegbar sind
- Sicherheitsrelevante Entscheidung des Piloten wegen Verkehrssituation
- Sicherheitsrelevante Entscheidung des Piloten wegen Flugleistung
- Wenn mit Flugwegabkürzung eine deutliche Zeiteinsparung möglich ist

7. Minimalhöhe für alle Einflugsektoren

Wie lautet die geforderte Minimalflughöhe in den Einflugsektoren?

- Präzise 4'000ft AMSL im gesamten Einflugsektor
- Minimum 4'000ft AMSL im gesamten Einflugsektor
- Minimum 3'500ft AMSL im gesamten Einflugsektor
- Minimum 3'000ft AMSL im gesamten Einflugsektor

8. Gründe für das Nicht-Einhalten der Minimalhöhe im Einflugsektor

Welche Gründe erlauben ein Nicht-Einhalten der Minimalhöhe im Einflugsektor?

- Tiefer gewählte Reiseflughöhe: Steigflug auf 4'000ft ist nicht ökologisch
- Motor-Schonung: Stark reduzierte Leistung kühlt Motor zu stark aus
- Geschwindigkeit: Ein tieferer Einflug in den Sektor erlaubt langsameren Anflug
- Wetter-Situation: Aus Sicherheitsgründen einhalten der Wolkenabstände

9. **Verfügbarkeit des Einflugsektors SOUTH**

Wann steht die Anflug-Route SOUTH zur Verfügung?

- Nur an Wochentagen. An Wochenenden findet meist Segelflugbetrieb statt.
- Nur Abends nach 18:00 LT, wenn kein Segelflugbetrieb mehr stattfindet.
- Nur wenn nach Anfrage beim AIS Birrfeld via Funk (123.555) bestätigt wurde, dass kein Segelflugbetrieb stattfindet.
- Nur wenn bei schlechtem Wetter davon ausgegangen werden darf, dass kein Segelflugbetrieb stattfindet.

10. **Anflug-Route SOUTH**

Welche Flughöhe muss vom Einflugsektor SOUTH kommend beim Überflug der Pistenachse eingehalten werden?

- 3'000ft AMSL wenn Segelflugbetrieb, ansonsten 2'500ft AMSL (= Einflugkreishöhe)
- 2'500ft AMSL (= Einflugkreishöhe)
- 2'000ft AMSL sofern direkt in den Downwind eingeflogen werden kann
- 3'000ft AMSL, danach soll auf 2'500ft (=Einflugkreishöhe) abgesunken und ein voller Einflugkreis geflogen werden.

11. **Direkter Einflug in den Downwind**

Ist der direkte Einflug aus den Einflugsektoren in den Downwind (ohne Overhead-Position) erlaubt?

- Nein, alle Einflüge müssen mindestens via ‚Overhead Position (Minimum 2'500ft AMSL)‘ erfolgen
- Ja, wenn Pistenrichtung bekannt ist und die Verkehrssituation dies erlaubt
- Ja, wenn Pistenrichtung bekannt ist und kein anderes Flugzeug auf der Platzrunde fliegt
- Ja, wenn Pistenrichtung bekannt ist und das AIS die Erlaubnis dazu gegeben hat

12. **Belegter Einflugkreis**

Sie befinden sich an einem sehr verkehrsreichen Tag auf der Anflugsrouten West ca. in der Mitte zwischen Einflugsektor West und Overhead-Position. Noch deutlich vor der Overhead-Position erkennen Sie, dass bereits zwei andere Flugzeuge im Einflugkreis kreisen und auf eine Möglichkeit zum Downwind-Einflug warten.

Wie verhalten Sie sich?

(mehrere Antworten richtig)

- Ich fliege südlich der Pistenachse einen Rechtskreis und warte bis die anderen Flugzeuge den Einflugkreis verlassen und ich in den normalen links-drehenden Einflugkreis einfliegen kann.
- Ich beginne bereits vor dem Erreichen des Flugplatzes an meiner aktuellen Position zu kreisen und warte bis ich meinen Anflug in Richtung Overhead-Position fortsetzen kann.
- Ich fliege einen höher gelegenen Einflugkreis auf 3'000ft über den anderen Flugzeugen und warte bis diese den Einflugkreis verlassen und ich weiter absinken kann.
- Ich breche den Anflug ab und fliege wieder zurück in den Anflugsektor, um dort zu warten, bis sich die Verkehrs-Situation beruhigt hat.

13. **Fliegen im Einflugkreis (=Warteraum)**

Sie sind soeben an der ‚Overhead Position‘ in den Einflugkreis eingeflogen. Unter welchen Voraussetzungen dürfen Sie in den Downwind absinken? (mehrere Antworten richtig)

- Wenn ich keinem anderen auf dem Downwind fliegenden Flugzeug den Vortritt nehme. Platzrunden-Verkehr auf dem Downwind hat Vortritt.
- Wenn momentan kein anderes Flugzeug aus einem Separationskreis wieder auf den Downwind eindringt. Separations-Verkehr auf dem Downwind hat Vortritt.
- Wenn ich bereits 3 Einflugkreise geflogen habe, darf ich vor ein anderes Flugzeug einfliegen. Dieses ist nun an der Reihe, einen Separationskreis zu fliegen.
- Wenn mir der Pilot ‚Begin Downwind‘ mitteilt, dass ich vor ihm auf den Downwind einfliegen könne, weil ich bereits seit längerem auf eine Möglichkeit zum Downwind-Einflug warte.

14. **Minimalhöhe an ‚Overhead Position‘ (Tangente Pistenachse bei Threshold RWY 08)**

Wann darf während des Fliegens im Einflugkreis die Minimalhöhe von 2'500ft AMSL unterschritten werden?

- Die Minimalhöhe von 2'500ft AMSL darf erst nach Passieren der Overhead Position mit Absicht zum Downwind-Einflug unterschritten werden. Somit besteht keine Kollisionsgefahr mit einem allenfalls übersehenen Separations-Traffic, der auf 2'000ft AMSL fliegt.
- Die Minimalhöhe von 2'500ft AMSL darf vor Passieren der Overhead Position mit Absicht zum Downwind-Einflug unterschritten werden, um einen horizontalen seitlichen Einflug in den Downwind zu ermöglichen.
- Sobald der Entscheid gefällt ist, in den Downwind einzufiegen kann die Minimalhöhe von 2'500ft AMSL unterschritten werden, unabhängig von Position im Einflugkreis.
- Sobald der Entscheid zum Einflug in den Downwind gefällt ist, gilt für die Overhead Position die Minimalhöhe von 2'000ft, um einen horizontalen seitlichen Einflug in den Downwind zu ermöglichen.

15. **Downwind-Einflug**

Welche Art von Downwind-Einflug ist auf dem Flugplatz Birrfeld richtig?

- Ab der ‚Overhead Position 2'500ft‘ wird ein leichter Sinkflug eingeleitet. Dieser Sinkflug wird auf dem Downwind fortgesetzt bis die Downwindhöhe von 2'000ft erreicht ist. Ein Sinken auf dem Downwind ist unproblematisch.
- Ab der ‚Overhead Position 2'500ft‘ wird ein entschlüssener Sinkflug eingeleitet, um vor dem Einflug in den Downwind auf Downwindhöhe von 2'000ft abgesunken zu sein. Der horizontale seitliche Einflug in den Downwind lässt allenfalls übersehene Flugzeuge auf Augenhöhe doch noch erkennen. Ein Sinken auf dem Downwind birgt Gefahr, auf ein übersehenes Flugzeug abzusinken.

16. **Platzrundenflüge über Mittagszeit**

Zu welchen Zeiten sind Platzrundenflüge über die Mittagszeit nicht erlaubt?

- Wochentag: 12:00 - 13:30 LT.....Wochenende: 12:00 – 13:30 LT
- Wochentag: 12:00 - 13:00 LT.....Wochenende: 12:00 – 13:00 LT
- Wochentag: 12:30 - 13:30 LT.....Wochenende: 12:30 – 13:30 LT
- Wochentag: 12:00 - 13:00 LT.....Wochenende: 13:00 – 14:00 LT

17. **Platzrundenflüge am Abend mit Flugzeugen der Lärmklasse D**
Bis wann sind abends Platzrundenflüge mit Flugzeugen der Lärmklasse **D** erlaubt?
- Täglich bis 20:00 LT
 Täglich bis HRH
 Wochentag bis 20:00 LT.....Wochenende bis 16:00 LT
 Wochentag bis 20:00 LT.....Samstag bis 16:00 LT / Sonntag untersagt
18. **Platzrundenflüge am Abend mit Flugzeugen der Lärmklassen A, B, C**
Bis wann sind abends Platzrundenflüge mit Flugzeugen der Lärmklasse **A, B oder C** erlaubt?
- Täglich bis 20:00 LT
 Täglich bis HRH
 Wochentag bis 20:00 LT.....Wochenende bis 16:00 LT
 Wochentag bis 20:00 LT.....Samstag bis 16:00 LT / Sonntag untersagt
19. **Späteste Startzeit mit Flugzeugen der Lärmklassen A, B, C**
Bis wann sind abends Starts mit Flugzeugen der Lärmklasse **A, B oder C** erlaubt?
- Täglich bis 20:00 LT
 Täglich bis HRH
 Wochentag bis 20:00 LT.....Wochenende bis 16:00 LT
 Wochentag bis 20:00 LT.....Samstag bis 16:00 LT / Sonntag untersagt
20. **Zu nahe an vorausfliegendem Flugzeug auf Downwind**
Sie geraten auf dem Downwind zu nahe an ein vorausfliegendes Flugzeug.
Welches Verfahren ist auf dem Flugplatz Birrfeld das einzig richtige, um die Situation zu entschärfen?
- Ausdehnen des Downwinds hinter die publizierte Base (extend Downwind)
 Separationskreis zur Innenseite der Platzrunde
 Separationskreis zur Aussenseite der Platzrunde
 Langsames Fliegen auf dem Downwind
21. **Separationskreis: Position**
Sie haben sich entschlossen, einen Separationskreis auf dem Downwind zu fliegen, weil Sie zu nahe an vorausfliegendem Flugzeug sind. Grundsätzlich kann der Separationskreis an jeder Position des Downwinds eingeleitet werden.
Wo wählen Sie die Position des Separationskreises, um hohe Flexibilität zu erhalten?
- Separationskreis möglichst gegen Ende Downwind, um für Wiedereinflug in Downwind hohe Flexibilität und gute Übersicht über den Verkehr im Einflugskreis zu haben.
 Separationskreis möglichst gegen Ende Downwind, um bis dahin durch möglichst langsames Fliegen noch grösst-mögliche Distanz zu erzielen.
 Separationskreis möglichst anfangs Downwind, um so früh wie möglich die Situation zu klären.
 Weil der Separationskreis sowieso als ununterbrochener Vollkreis geflogen werden muss, spielt es keine Rolle, wo dieser Separationskreis begonnen wird.

22. **Separationskreis: Geometrie**
Sie haben Ende Downwind einen Separationskreis eingeleitet.
Wie verhalten Sie sich, wenn Sie nach 180° ein Flugzeug Mitte Downwind erkennen?
- Ich führe den Separationskreis weiter, obwohl ich damit vor dem Flugzeug mitte Downwind eindrehe. Das andere Flugzeug wird nun ebenfalls einen Separationskreis fliegen müssen.
 Ich führe den Separationskreis weiter, weil alle nachfolgenden Flugzeuge ebenfalls Separationskreise fliegen müssen.
 Ich richte mein Flugzeug nach 180° des Kreises auf und fliege erst hinter dem anderen Flugzeug wieder in den Downwind ein. Statt eines Kreises fliege ich ein ‚Separations-Oval‘
 Ich führe den Separationskreis weiter. Der nachfolgende Pilot kann selbst entscheiden, ob er einen Separationskreis fliegen oder den Downwind ausdehnen (extenden) will.
23. **Separationskreis: Funkspruch**
Wie lautet der Funkspruch für einen Separationskreis Ende Downwind RWY 26, mit dem Sie alle relevanten Informationen an die anderen Flugzeuge in der Platzrunde oder im Einflugskreis geben?
- Hotel-..., Orbit on Downwind
 Hotel-..., Orbit for Separation
 Hotel-..., Orbit right for Separation
 Hotel-..., End of righthand Downwind RWY 26, Orbit right
24. **Wechsel der Pistenrichtung**
Sie fliegen momentan Platzrunden und befinden sich anfangs Downwind. Nun wird nach vorgängiger Ankündigung durch das AIS Birrfeld auf Grund der Windverhältnisse per sofort die Pistenrichtung gewechselt.
Wie verhalten Sie sich korrekt?
- Ich fliege noch bis Ende Downwind und werde dann mit einer Kurve zur Platzrunden-Innenseite auf den neuen Downwind eindreuen.
 Ich verlasse die Platzrunde entlang einer Abflug-Route und werde anschliessend nach Anflug aus einem Einflug-Sektor und via Einflugkreis in den neuen Downwind einfliegen.
 Ich fliege meine Platzrunde noch zu Ende und mache eine Fullstop-Landung. Bis alle Flugzeuge gelandet sind, dürfen keine anderen Flugzeuge auf der neuen Pistenrichtung starten.
 Ich drehe sogleich mit einer S-Kurve zur Platzrunden-Innenseite von der neuen Downwind-Richtung weg und werde am Anfang des neuen (entgegengesetzten) Downwinds in diesen einfliegen. Dabei achte ich auf allenfalls bereits auf der neuen Pistenrichtung gestartete Flugzeuge.
25. **Go-Around wegen aufliniertem Flugzeug**
Sie befinden sich Mitte Final RWY 08. Plötzlich liniert das am Holding Point RWY 08 stehende Flugzeug auf die RWY 08 auf. Ein Go-Around ist unausweichlich.
Wie führen Sie diesen Go-Around hinsichtlich Flugweg durch?
- Ich überfliege das auflinierte Flugzeug entlang der Pistenrichtung und fordere den Piloten auf, mit seinem Start zu warten.
 Ich weiche zur rechten Seite in den Segelflughbereich aus und führe den Go-Around seitlich versetzt parallel zur RWY 08 durch, damit ich Sicht auf das auflinierte Flugzeug beibehalten kann.
 Ich leite einen Go-Around ein, weiche zur linken Seite in die Platzrunden-Innenseite aus und fliege seitlich versetzt parallel zur RWY 08. Durch leichtes Kippen des Flügels behalte ich Sicht auf das auflinierte Flugzeug.
 Ich mache einen Separationskreis nach links im Final RWY 08.

26. **Radiotelefonie-Meldung auf Downwind**

Auf dem unkontrollierten Flugplatz Birrfeld ist es wichtig, dass z.B. im Einflugkreis wartende Piloten wissen, welche Absicht ein anderer Traffic auf dem Downwind hat.

Wo ist deshalb eine Downwind-Meldung für andere Piloten am hilfreichsten?

- Beginn Downwind, damit der wartende Pilot im Einflugkreis entsprechend planen kann.
- Mitte Downwind, weil dies so standard ist.
- Ende Downwind, damit ein Pilot am Holdingpoint seinen Start entsprechend planen kann.
- Gar keine Meldung

27. **Flüge in Richtung Süden ab Flugplatz Birrfeld**

Vom Flugplatz Birrfeld aus liegen entlang der Routen in die Zentralschweizer- oder Berner-Alpen gleich mehrere andere Flugplätze, z.T.mit Fallschirmsprungbetrieb.

Was ist beim Überfliegen eines Flugplatzes zu beachten, wenn er nicht in einem Abstand von ca. 3NM umflogen werden kann?

- Solange ein Flugplatz in grosser Höhe (>2'000ft AGL) überflogen wird, ist nichts weiteres zu berücksichtigen.
- Jedes Überfliegen des Flugplatzes soll grundsätzlich nur nach Anmeldung auf der Flugplatz-Frequenz erfolgen. Überflug ohne Funkkontakt ist fahrlässig.
- Ein Überfliegen des Flugplatzes unter der Woche ist unproblematisch weil Fallschirmsprungbetrieb nur an Wochenenden stattfindet. An Wochenendtagen soll ein Überflug hingegen nur nach Anmeldung auf der Flugplatz-Frequenz erfolgen.
- Ein Überfliegen eines Flugplatzes ohne auf diesem landen zu wollen, ist verboten.

28. **PPR für Ausflugszoll**

Für den Ausflugszoll muss auf der Homepage www.birrfeld.ch ein Zollanmeldeformular ausgefüllt und abgeschickt werden. Danach muss das AIS Birrfeld kontaktiert werden, um die Zoll-Anmeldung zu aktivieren ⇒ PPR.

PPR-Pflicht Ausflug: Bis spätestens wie lange **vor dem Abflug (ETD)** muss die Ausflugs-Zollanmeldung beim AIS Birrfeld aktiviert werden?

- unmittelbar vor dem Start
- 30 Minuten vor dem Start
- 1 Stunde vor dem Start
- 2 Stunden vor dem Start

29. **PPR für Einflugszoll**

Für den Einflugszoll muss auf der Homepage www.birrfeld.ch ein Zollanmeldeformular ausgefüllt und abgeschickt werden. Danach muss das AIS Birrfeld kontaktiert werden, um die Zoll-Anmeldung zu aktivieren ⇒ PPR.

PPR-Pflicht Einflug: Bis spätestens wie lange **vor dem Einflug (ETA)** muss die Einflugs-Zollanmeldung beim AIS Birrfeld aktiviert werden?

- unmittelbar vor der Landung
- 30 Minuten vor der Landung
- 1 Stunde vor der Landung
- 2 Stunden vor der Landung

30. **Aktivierung des ATC-Flugplans bei Flügen ab Flugplatz Birrfeld**

Sie haben für Ihren Flug einen Flugplan aufgegeben.

Wie wird dieser nach dem Start ab dem unkontrollierten Flugplatz Birrfeld aktiviert?

- Dies geschieht automatisch nach dem Start
- Dies liegt in der Verantwortung des AIS Birrfeld
- Dazu muss nach dem Start Zürich Information aufgerufen werden mit der Bitte um Flugplan-Aktivierung.

Die folgenden 5 Fragen betreffend FSB-Birrfeld spezifische Fragen und sind deshalb nur von Piloten zu beantworten, die mit Flugzeugen der FSB Birrfeld AG fliegen.

31. **Späteste Rückkehr für Piloten mit Flugzeugen der Fliegerschule Birrfeld AG**

Wann müssen Flugzeuge der Fliegerschule Birrfeld AG spätestens gelandet sein? Ausnahmen nur mit Fluglehrer oder nach ausdrücklicher Erlaubnis!

- HRH - 30Minuten
- HRH
- HRH , aber spätestens 20:00 LT
- Sommer: HRH Winter: HRH - 30Minuten

32. **Erfassung einer technischer Beanstandung an FSB-Flugzeug**

Anlässlich der Aussenkontrolle vor dem Flug stellen Sie eine technische Beanstandung an einem Flugzeug der FSB-Flotte fest, z.B. Attitude Indicator (künstlicher Horizont) defekt. Gemäss Deficiency-List (siehe AirManager > FlyDrive > Flotte > DeficiencyList_SwissPSA) ist ein VFR-Flug mit diesem Defekt zulässig und Sie führen den Flug wie geplant durch. Wo tragen Sie diese technische Beanstandung ein, damit die Maintenance darüber informiert wird? (mehrere Antworten richtig)

- Nach dem Flug bei der Flugdaten-Erfassung im AirManager > FlightLog im Feld «Kommentar».
- Vor dem Flug mittels Eintrag im AirManager > TechLog > Feld «Description» und wählen im Feld «Relevance» die Beurteilung «For information only» / «Not Flight Relevant» aus.
- Nach dem Flug mittels Eintrag im AirManager > TechLog > Feld «Description» und wählen im Feld «Relevance» die Beurteilung «For information only» / «Not Flight Relevant» aus.
- Nach dem Flug bei der Flugdaten-Erfassung im AirManager > FlightLog und wählen dort im untersten Feld «Maschine OK» die Auswahl «Nein» aus. Dadurch werden Sie nach Drücken von «Speichern» zum TechLog weitergeleitet, wo Sie im Feld «Description» die technische Beanstandung beschreiben und im Feld «Relevance» die Beurteilung «For information only» / «Not Flight Relevant» auswählen.

33. **Reinigung des Flugzeuges nach dem Flug**

Was gehört alles zu einer Flugzeug-Reinigung nach dem Flug, wie es von der Fliegerschule Birrfeld AG erwartet wird? (mehrere Antworten richtig)

- Reinigung aller Eintrittskanten von Flügel, Höhenleitwerk und Seitenleitwerk
- Reinigung aller Stirnflächen von Motorhaube und Radschuhen
- Reinigung des Propellers und Spinners
- Reinigung der Scheiben. Dazu nur nassen Kneuel Papier (keinen Schwamm) verwenden
- Trockenreiben aller gereinigten Flächen

34. **Checkflug bei Trainingsunterbruch**

Ein Privatpilot hat eine Gesamtflugerfahrung von weniger als 100h und ist auf zwei Flugzeug-Typen eingewiesen: Katana und Robin. Auf Katanas fliegt er mindestens einmal im Monat und hat vor zwei Monaten den Jahres-Checkflug mit Fluglehrer absolviert aber sein letzter Flug auf Robin liegt bereits 4 Monate zurück.

Darf er gemäss Weisung der FSB Birrfeld ohne weiteres die Robin fliegen?

- Ja, weil er mindestens alle 3 Monate mit einem SEP-Flugzeug geflogen ist.
- Ja, weil er zwar mehr als 3 Monate nicht mehr mit Robin geflogen ist, aber sein Jahres-Checkflug mit Fluglehrer weniger als 2 Monate zurück liegt.
- Nein, weil auf jedem der geflogenen Flugzeugmuster ein Jahres-Checkflug gemacht werden muss.
- Nein, weil die 3 Monats-Frist für jedes Flugzeug-Muster einzeln eingehalten werden muss.

35. **Jahres-Checkflug mit Fluglehrer**

Alle 12 Monate (+/- 2 Monate) verlangt die Fliegerschule Birrfeld von Piloten, die das Flugzeug bei der FSB Birrfeld mieten, einen sogenannten Jahres-Checkflug mit Fluglehrer.

Welche der untenstehenden Flüge erfüllen die Bedingungen des Jahres-Checkfluges?

(mehrere Antworten richtig)

- Ordentlicher Checkflug bestehend aus Aus- und Einflug mit 3 Landungen.
- Einweisungsflug auf ein neues Flugzeugmuster
- Weiterbildungsflug, z.B. Anfliegen eines neuen Flugplatzes, Radionavigationstraining, Notlandetraining usw.
- Einstündiger Trainingsflug zur Erneuerung des SEP-Ratings

Vielen Dank für Ihre intensive Vorbereitung und Ihre Auseinandersetzung mit den lokalen Verfahren auf dem Regionalflygafen Birrfeld.

*Wir wünschen Ihnen viele erlebnisreiche und schöne Flüge
Ihr FSB Birrfeld Team*