

Simon Maurer
s.maurer@tele2.ch
079 - 254 06 15



11.5.2006

Erläuterungen zur neuen Checkliste der HB-2103

Liebe SGB-Rattelisti

Unsere Rattle HB-2103 hat eine neue Checkliste bekommen - ihr findet Sie hier in der Beilage und in doppelter Ausführung im Flugzeug. Die neue Checkliste stützt sich (natürlich) auf das AFM, aber besonders auch auf die Erfahrungen unserer "Cracks" sowie auf einige Grundsätze aus dem Motorflug.

Grundlegendes hat sich nicht geändert, sondern die Checkliste sollte hauptsächlich vollständiger und gebrauchsnaher werden - ich hoffe, das sei gelungen. Ihr findet in den folgenden Abschnitten einige Erläuterungen dazu; bitte studiert die neuen Listen vor dem nächsten Flug.

Ein Checkflug ist vor dem ersten "Solo-Einsatz" der neuen Checkliste nicht nötig - aber eine gute Idee ist es allemal.

Bei Zweifeln: Bitte nachfragen, vielleicht ist ja was falsch. NEVER ASSUME, ASK,

Generell

Die neue Checkliste besteht aus vier Teilen respektive zwei A5 Seiten auf Vor- und Rückseite. Ein Blatt enthält die eigentliche Checkliste (**CHL**) und die Notverfahren (**EMER**), das andere Blatt Hinweise zu den Verfahren (**PROC**), und Leistungsangaben (**PERF**). Ihr findet Bemerkungen zu den einzelnen Seiten weiter unten. Idee dahinter: Mit dem einen Blatt lässt sich der Flug vorbereiten, auf dem anderen sind alle Angaben enthalten, die man im Flug braucht.

Allen Listen gemeinsam ist, dass sie oben links eindeutig sichtbar als zur **HB-2103** zugehörig ausgezeichnet sind (die SGF wird eine G109B haben, die mit dem neuen Motor deutlich anders betrieben wird). Oben auf der rechten Seite ist klar ersichtlich, um welches "Kapitel" es sich handelt; die Notverfahren tragen zudem einen roten Rahmen. Ferner steht oben in der Mitte das Datum der Liste, zur Versionskontrolle. Im Flugzeug ist immer die aktuelle Version vorhanden.

Die Englische Sprache hat noch etwas mehr Einzug gehalten. Neben den Titeln sind auch die einzelnen Checklistenabschnitte neben den Deutschen Titeln zusätzlich mit den entsprechenden Englischen Titeln bezeichnet und auch so referenziert. Damit soll die Kompatibilität mit Motorfluglisten etwas besser hergestellt werden, zudem sind die Englischen Ausdrücke häufig prägnanter. Kommt dazu, dass wir Vieles ja schon Englisch machen... checked... English is the aviation language. Hope that doesn't cause too much trouble.

Im Grundsatz sind alle Verfahren, die zeitkritisch sind oder bei welchen die Hände beschäftigt sind, als auswendig durchzuführen markiert (Seitenbalken).

PERF

Der Performance-Teil enthält die wichtigsten Aspekte der Flugleistungen. Gewichtsplanung vor dem Flug, Treibstoffplanung vor und während dem Flug, sowie Geschwindigkeiten während dem Flug.

PROC

Der Verfahrensteil enthält vorallem auch die Vorflugkontrolle, die etwas besser sortiert daherkommt, und neu auch eine "Nachflugkontrolle", die vorallem helfen soll, nichts zu vergessen (damit der nächste das Flugzeug komplett und bereit wiederfindet). Weiter finden sich eine Darstellung der Verfahren auf der Volte, ein paar Tips zu Departure und Arrival Briefing, sowie einige weitere praktische Daten.

CHL

Die eigentliche Checkliste unterscheidet sich nur geringfügig von der alten - insbesondere sind einige Fehler korrigiert und Inkonsistenzen beseitigt worden.

Auf der linken Seite finden sich die Checklistenteile, die am Boden erledigt werden - und auf der rechten diejenigen, die im Flug Verwendung finden. Dadurch muss man nach **Vor dem Auflinieren** in die rechte Spalte wechseln; und nach **Endanflug** wieder in die Linke.

EMER

Wesentlich anders gestaltet respektive neu sind die Notverfahren (oder eben EMERGENCIES).

Zuoberst finden sich allgemeine Grundsätze, die man nicht nur in Notlagen beherzigen soll. Egal was passiert, im Fluge das Fliegen nicht vergessen! Es gibt leider zu viele Unfälle, die sich hätten vermeiden lassen, wenn nur nach dem BÄNG dem FLY Beachtung geschenkt worden wäre.

Der Triebwerksausfall ist etwas aufgeteilt, in den Teil **Triebwerksausfall** selbst, der insbesondere eine einfache Fehlersuche beinhaltet - wenn die Zeit reicht (IF TIME PERMITS). Und das ist wörtlich zu verstehen: Wenn die Zeit knapp ist, dann bitte nur den Teil **Erzogene Aussenlandung bevorstehend** durchführen; das gilt insbesondere auch für einen Triebwerksausfall unmittelbar nach dem Start (darum auswendig).

Da das Fliegen mit Fallschirmen grundsätzlich ja sinnvoll ist, überlegen wir uns, wieder Schirme bereitzustellen. Das Verfahren **Notausstieg** ist dafür bereits vorgesehen.

Das war's schon! Bitte wendet euch bei Fragen oder Problemen an mich oder den nächsten greifbaren Rattle-Fluglehrer!

Ich wünsche euch sichere und schöne Flüge!

Herzlich

Simon