

## **FSGG Tätigkeitsbericht vom Tech Chef Claudio Zimmermann für das Vereinsjahr 2017** (GV: 17. März 2018)

### **KBS**

Im Februar musste ein Strobe Power-Supply durch Mécanaïr ersetzt werden.

Anfang März wurde die BAZL Jahresprüfung durchgeführt. Höhenmesser in Revision und wieder Transponder-Test. Seitdem ist die Höhenanzeige des Transponders nach 2 Jahren endlich wieder korrekt.

Mitte Mai 100h-Kontrolle bei 5590h, alles kontrolliert, Ventildeckel-Dichtung ersetzt, Briden vom Wärmetauscher gerissen, Nieten gefehlt, Luftfilter ersetzt, Microschalter justiert, Kompass kompensiert.

Mitte Juni musste das Kabel des Co-Piloten PTT Funk-Knopfes durch Avionitec ersetzt werden.

Mitte August 50h Kontrolle bei 5640h, Bremsbeläge ersetzt.

Im Moment und bis Anfang April ist die KBS noch in Langenthal, weil der Propeller bei MT-Propeller in Straubing revidiert werden muss. Gleichzeitig findet die 100h Kontrolle und die BAZL Prüfung statt.

Beim eingebauten GNS-430 kann der Kanalraster zwar auf 8.33kHz umgestellt werden, es ist aber vorgesehen, dieses Jahr nun endlich ein neueres und funktionssicheres GPS-Funkgerät einzubauen. Ein 8.33kHz Funkgerät reicht aus für IFR.

### **KAU**

Ende Februar Governor für gut 1 Monat zur Ueberholung bei MT-Propeller.

Ramp-Check am 21.7 in Yverdon bemängelt das Fehlen einer Bordapotheke.

Anfang August 100h Kontrolle bei 5770h, Reparatur Sitzlehne Co-Pilot und BAZL-Jahresprüfung. Pneu gewechselt und Radlagerservice, Luftfilter ersetzt und Gitter repariert, Kompass kompensiert, Oelanalyse. Bordapotheke ins Flugzeug gelegt.

Plexiglas der Türe links hat 4cm lange Risse beim kleinen Fenster, welche geklebt wurden, aber bei der nächsten 50h Kontrolle noch überschliffen werden.

Ende November wurde das alte NAV/COM von Avionitec in Grenchen mit einem neuen Garmin GNC 255A ersetzt, welches auch den neuen Kanalraster von 8.33kHz besitzt. Dieses ist an das GPS GNC 250XL gekoppelt, womit Nearest NAV/COM Frequenzen selektiert werden können.

Motor due date 2021, dies kann aber hinausgezögert werden, weil wir bei jeder 100h Kontrolle schon jetzt das Oel analysieren und somit einen Trend aufzeigen können. Es braucht dann ein paar Checks mehr am Motor und der Halter muss jedesmal unterschreiben, genau so wie früher bei der CNS.

Vielen Dank für das Melden der technischen Probleme, sodass ich frühzeitig im Bilde bin und geeignete Massnahmen koordinieren kann.

Danke auch an alle, die am 15. Mai 2017 am Flugzeug-Waschabend mitgemacht haben, und ich hoffe, auch dieses Jahr am Montag 30. April wieder auf Eure Unterstützung zählen zu können.

Und natürlich auch vielen Dank an alle Piloten, welche geholfen haben, die Flugzeuge nach Langenthal und zurück zu überfliegen!

Claudio Zimmermann  
Tech Chef