

AERO BEO

INFORMATION

Offizielles Mitteilungsorgan
des Aero Clubs Berner Oberland

Motorfluggruppe Thun
Segelfluggruppe Thun
Modellfluggruppe Thun
Gruppe für Oldtimer und
selbstgebaute Flugzeuge Thun
Bücker Fan Club Thun
Fluggruppe Reichenbach
Motorfluggruppe Zweisimmen
Alpine Segelfluggruppe Zweisimmen
Fluggruppe Saanenland

Aus dem Inhalt der Nummer 88 (1/09)

	Seite
AeroClub Berner Oberland	
Einladung zur Delegiertenversammlung	2
AeBO-Jahresbericht 2008	3
Rückblick auf die WGA Spiez	5
Tour de Cervelat 2008	11
Mitteilungen per E-Mail	13
Umkehrkurve bei Gegenwind	14
Fluggruppe Reichenbach	
Flotte, kleine Flotte der Fluggruppe Reichenbach	17
Kursausschreibung Radiotelefonie VFR	20
Flugplatzverein Thun	
Einladung zur Hauptversammlung	21
Flugplatzweisungen	22
Jahresbericht des Flugplatzleiters	25
Fluganmeldung im Resair – News und Merkmale	28
Jahresrückblick des Bauchefs	31
Wiedereröffnung des Flugplatz Beizlis in Thun	33
Flugplatzputzete 2009	34
Motorfluggruppe Thun	
Einladung zur Hauptversammlung	35
MFGT-Jahresbericht 2008	37
Jahresbericht der Flugschule	41
Refresher 2009	44
GOST	
Einladung zur Hauptversammlung	45
GOST-Jahresbericht 2008	46
Personalblatt	48

Erscheint dreimal jährlich in einer Auflage von 520 Exemplaren

Redaktionsschluss: 3. Freitag der Monate Januar, April und September

Später eintreffende Beiträge werden erst in einer nächsten Ausgabe berücksichtigt!

Gesamtedaktion: Barbara Gusset, Frohnholz 314, 3661 Uetendorf

Titelblattgestaltung: Mario Gilgen

☎ Privat: 032 511 88 39 / Geschäft: 031 330 30 17 / Mobile: 079 510 41 69

e-mail: redaktion@aeroclub-berneroberland.ch

Einladung zur Delegiertenversammlung AeBO 2009

DATUM / ZEIT : Freitag, 20. März 2009 von 19.30 bis ca. 21.00 Uhr
ORT : Landgasthof zum Bären, 3711 Mülenen
TEILNEHMER : Siehe Mailverteiler

TRAKTANDEN :

1. Begrüssung der Teilnehmer
2. Wahl des Stimmenzählers
3. Protokoll der Gründungsversammlung 2008
4. Jahresbericht
5. Jahresrechnung 2008
6. Décharge-Erteilung an den Vorstand
7. Tarife 2009
8. Budget 2009
9. Anträge
10. Wahlen
11. Wahl der Rechnungsrevisoren
12. Tätigkeitsprogramm 2009
13. Verschiedenes

Nächste DV: 19. 3. 2010 im Landgasthof zum Bären, 3711 Mülenen

Mit freundlichen Grüssen
Der Präsident



Christian Santschi

Der „erste“ AeBO-Jahresbericht des Präsidenten 2008

Die Überführung des Regionalverbandes Berner Oberland (RVBO) in den Aero Club Berner Oberland (AeBO) ist reibungsärmer verlaufen, als wir es zu hoffen wagten. Die Aufteilung und Neubildung des AeBO, sowie die Erweiterung mit dem neuen Mitglied „Flugplatz“ Reichenbach, erwies sich bis heute als richtig und wir danken allen Mitgliedern für deren Unterstützung. Der AeBO kann bald auf das einjährige Bestehen anstossen.

Das Ziel dieses Zusammenschlusses der vier Flugplätze ist ja, vermehrte Zusammenarbeit, Kosten senken, Synergien nutzen, die Kameradschaft und das Vertrauen untereinander fördern.

Unter dem obigen Motto standen auch die Tour de Cervelat und das gemeinsame Auftreten als Aero Club Berner Oberland an der Gewerbeausstellung in Spiez. Beide Anlässe waren aus meiner Sicht ein voller Erfolg! Danke hiermit nochmals an alle Beteiligten, vor allem OK-Präsidenten, Remy Supersaxo für das gute Gelingen!

Hoffen wir, dass auch in weiteren Bereichen die gut gestartete Zusammenarbeit Früchte tragen möge.

Unsere Vision ist einfach, klar und transparent: Die vier Fluggebiete stellen die vier Säulen des AeBO-Tempels dar. Jede Säule (Flugplatz, oder Gruppe) ist selbständig. Gemeinsam, tragen aber alle vier das Dach, das sie vor der Verwitterung schützen soll. Gerne hoffen wir, dass der gute Geist im AeBO erhalten bleibt und vertieft werden kann.

Zum 75 jährigen Geburtstag eines unserer Mitglieder, dem Flugplatzverein Thun, sind wir alle eingeladen, in irgendeiner Form, teil zu nehmen. Freier Eintritt! Der FVT ist aber auch für viele, viele „dargebotene Hände“ sehr dankbar!

Wir alle freuen uns über den gelungenen Start des AeBO. Möge der Schwung lange anhalten.

Belp, 20. Januar 2009

Euer Präsident, Christian Santschi



Inserat TC Net (wie 2008)

Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein... - Rückblick auf die WGA Spiez

Mit diesem Schlagertext und dem Motto „Höhenflug an der WGA Spiez“ durfte der junge AeroClub Berner Oberland zum ersten Mal an die grosse Öffentlichkeit. Und tatsächlich waren der Ausstellung fast keine Grenzen gesetzt, insbesondere was die vielen Fragen und Interessen des Publikums an unserem Ausstellungsstand zeigten.

In der Tat war der Andrang auf unserem grossen Stand an der **Waren- und Gewerbeausstellung Spiez** höchst erfreulich. Das Publikum entdeckte einerseits eine breite Palette von Informationen über unsere Tätigkeiten und andererseits erfreuten sich, insbesondere die jungen Besucher, am FA18 Simulator. An verschiedenen runden Tischen mit schönen Bildern im Hintergrund standen zahlreiche AeBO-Mitglieder für Publikumsfragen zur Verfügung und warben ganz intensiv für unser Hobby und die allgemeine Luftfahrt.



Reges Interesse auf unserem AeBO Stand

Statischer Teil

Die meisten Fragen aus dem Publikum konzentrierten sich auf die Ausbildung, die Investitionen für unser Hobby, der notwendige Zeitbedarf, die Anforderungen der Prüfungen und der Behörden und nicht zuletzt der Frage nach möglichen Schnupperflügen. Erfreulich zu erfahren, dass die grosse Allgemeinheit sich

nach wie vor von der Fliegerei begeistern lässt, dass das Swissair-Syndrom nicht abgeschreckt hat, wie wir oft in unseren Fachkreisen befürchten, und dass nicht der finanzielle Aspekt die grösste Hürde zu diesem Hobby ist. Vielmehr erkennt man, dass unsere Gesellschaft eine so reiche Vielfalt an Freizeitgestaltung hat, dass es mittlerweile üblich ist, sich nicht mehr auf nur ein einziges Hobby zu konzentrieren. Da nun die Fliegerei doch ein gewisses Quantum an Zeit und Priorität verlangt, wirken viele Jugendliche unentschlossen. Und ältere Leute können sich oft nicht vorstellen auch mit 40 und älter noch ein solches Hobby anzufangen. Klärt man sie auf, ist das Interesse schon bedeutend grösser und die Chance ein neues Mitglied für die Fliegerei zu gewinnen gar nicht so unwahrscheinlich. Mit anderen Worten: statt immer um Entschuldigung zu bitten, wenn unsere Flieger etwas lautstark sind, wenn die Bergluft etwas mehr Aluminium an einem schönen Herbsttag trägt und wenn wir unsere Flieger nicht mit Bio betreiben, sollten wir viel energischer für unsere Aviatik werben. Mit Entschuldigungen fängt man keine Käufer!

Unser Stand wurde von Mario Gilgen perfekt geplant und gestaltet. So warben schöne Plakate für unsere 4 Berner Oberländer Flugplätze und den dazugehörigen Fluggruppen, von den Modellfliegern bis zu den Oldtimerflieger. Einige Modellflieger an der Decke liessen die dritte Dimension erahnen. Darunter galt natürlich als Höhepunkt, der in der Haupthalle aufgehängte Segelflieger der Thuner Segelfluggruppe Massstab 1:1 !!!



*Segelflieger
 der Segelflug-
 gruppe Thun*

Eine Ecke unseres Standes diente der Information über unsere Flugschulen und der Ausbildung „Sphair“. Kompetente Auskünfte unserer Fluglehrer könnten einige neue Anwärter generiert haben. Wir sind gespannt auf die nächsten Anmeldungen.

*Informationen zur
fliegerischen Ausbildung
durch Fachleute des
AeBO*



Auf einer Grossleinwand sowie an einer der Ausstellungswände liefen interessante Videos der allgemeinen, der zivilen und der militärischen Fliegerei. Diashows von unseren Flugplatzaktivitäten ergänzten die bewegten Projektionen. Eine Vitrine mit einer interessanten Ausstellung diverser Fluginstrumente rundete den statischen Teil unseres Standes ab.

Dynamischer Teil

Der „dynamisch“ und wohl attraktivste Abschnitt unseres Standes war mit Sicherheit der FA18-Flugsimulator: Ein richtiger Publikumsmagnet bei dem Schlange gestanden wurde! Unsere Mitglieder hatten alle Hände voll zu tun, um die Simulatorpiloten zu betreuen und dafür zu sorgen, dass niemand zu kurz kam. Angesagt war ein Simulationsflug von Belp nach Meiringen. Doch oft endete der Flug bereits Ende Startbahn im Rega-Hangar. Für einige Überraschungen sorgten junge Simulator-Profis, die schnell alle Tricks beherrschten und für flugshowreife Vorführungen sorgten. Lustig und interessant waren auch die langen Gesichter der Familienväter, deren Söhne sie mit perfekten Landungen übertrumpften. Nur selten blieb etwas Zeit für die AeBO-Mitglieder sich am

Simulator auszulassen. Und auch dort brachte es nicht jeder echte Pilot zu einem ruhmvollen Flug. Alles eine Sache der Übung!



Publikumsmagnet: der FA18 Simulator

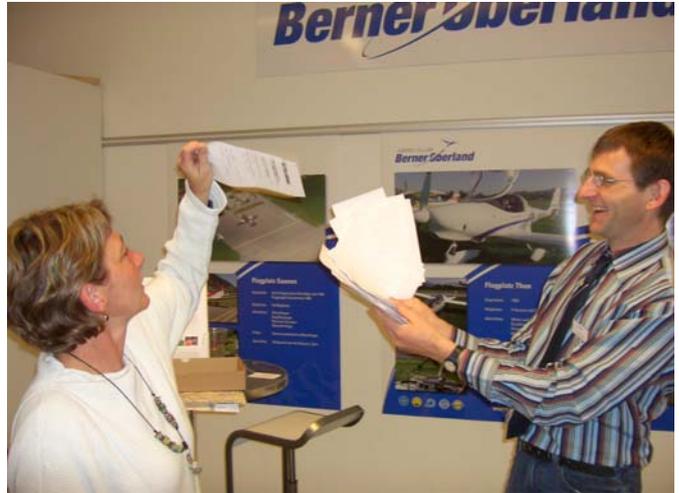


Auch echte Piloten am Simulator!

Wettbewerb

Als Höhepunkt unserer Ausstellung hat sich aber auch unser Wettbewerb zum Gewinn eines Rundfluges erwiesen. Wir wurden mit über 600 Teilnehmer überrascht, mussten im Eiltempo Wettbewerbsunterlagen nachdrucken (Hans Eicher sei Dank!) und erfreuten uns am regen Interesse des Publikums, einen Rundflug mit einem unserer Flugzeuge, Piper, Cessna, Bücker oder Segelflieger zu gewinnen. Jeden Abend wurden 10 Flüge ausgelost, notarieller Akt nur simuliert! Am Sonntag steigerten wir die Spannung indem alle 2 Stunden

Wettbewerbslose gezogen wurden. Glücksfeen spielten unsere Standdamen, die fleissig mithalfen unsere Gäste auch mit etwas Flüssigem zu verkosten.



Ziehung der Wettbewerbslose

Bilanz

Mehrere tausend Besuchern haben unseren AeBO Stand in den 4 Ausstellungstagen besucht. Es ist uns in dieser Zeit mit Gewissheit gelungen, dem breiten Publikum unser Hobby und unsere Faszination für die Fliegerei weiter zu geben. Es gibt nichts Besseres, als wenn unsere eigenen Mitglieder selbst über ihr Hobby berichten und Auskunft geben.

Dazu danken die Organisatoren allen Beteiligten AeBO'lern, die tatkräftig an der „Front“ oder im Hintergrund, bei den Vorbereitungen und dem Zusammenräumen, mitgeholfen haben. Es war erfreulich, praktisch die ganze Zeit mit über 6 Standpersonen zu arbeiten. Dies zeigte die Wichtigkeit unseres Verbandes und die nicht zu vernachlässigende Aktivität der Fliegerei im Berner Oberland.

Neben den geschenkten Wettbewerbsrundflügen, die weiteres Publikum auf unseren Flugplätzen generieren werden, können wir auch mit einem breiten Verständnis aus der Berner Oberländer Bevölkerung rechnen, wenn wir unser Hobby ausüben wollen. Nicht zuletzt haben uns auch touristische Kreise erneut wahrgenommen. Hoffen wir also, dass sich unsere Rundflüge reger Nachfrage erfreuen werden, dass unsere Flugschulen neue Pilotenanwärter aufnehmen

dürfen und dass wir unsere privaten Flüge mit möglichst viel Flugbegeisterten teilen können.



Mittendrin, der überaus zufriedene Mitorganisator

Remy Supersaxo
Tel.:079 372 54 443
r.supersaxo@bluwin.ch

Tour de Cervelat 2008

Der Morgen des 11. Oktobers 2008 brach an mit einem wolkenlosen Himmel über Thun. Später formierten sich zwar Nebelschwaden, doch die Sonne konnte sich immer mehr in Szene setzen, womit die Voraussetzung - gutes Flugwetter - für den geplanten Anlass gegeben war. Es blieb nur noch abzuwarten wie die gross die Beteiligung an der ersten Tour de Cervelat sein würde.

Ein grosser Topf Erbsensuppe und haufenweise Schweinswürstchen warteten in Thun auf Abnehmer und auch auf den anderen Flugplätzen des AeBO warteten Speis und Trank auf die Besucher.

Bald schon meldeten sich die ersten Flugzeuge aus dem Simmental und von Thun aus machten sich mehrere Maschinen auf den Weg nach Zweisimmen, Saanen und Reichenbach. Die Tour de Cervelat war lanciert.

Auf allen Flugplätzen traf man sich ungezwungen, wurde bestens gepflegt und konnte sich mit Gleichgesinnten austauschen. Viele alte Freundschaften wurden aufgefrischt, neue Bekanntschaften gemacht und das Ziel sich besser kennen zu lernen im AeBO war erfüllt.

Beispielsweise traf ich Hans Benz wieder nach über 40 Jahren. Wir flogen damals beide in der Balair, dann trennten sich unsere Wege. Beide wussten wir von einander, der eine Hans in Zweisimmen, der andere in Thun, aber gesehen haben wir uns erst wieder anlässlich der Tour de Cervelat.

Er ermöglichte mir eine Pistenrunde in der C-42, dem Ecolight von Zweisimmen, eine Maschine mit beeindruckenden Flugleistungen, auch das ein Teil des Kennenlernens.

Natürlich hatte das Wetter einen nicht unbedeutenden Anteil am Erfolg der ersten Tour de Cervelat, aber nicht nur, es scheint diese Form des Anlasses hat Zukunft. Keine festen Zeiten, individueller Ablauf der Flüge und Verweilen nach Lust und Laune, dies sind die bestechenden Vorteile des Konzepts „Tour de Cervelat“.

Wir planen diesen Anlass in diesem Jahr erneut durchzuführen und zwar am **Samstag, 10. Oktober 2009**. Fürs Wetter können wir keine Garantie abgeben, wohl aber für die Durchführung. Schliesslich gibt es Strassen und Eisenbahnen, die uns auch bei unmöglichem Flugwetter zu den entsprechenden Flugplätzen bringen.

Ich freue mich auf die nächste Tour de Cervelat

Hans Fuchs



Mitteilungen per E-Mail

Der Vorstand des Aeroclub Berner Oberland hat beschlossen vermehrt Mitteilungen an die Mitglieder per Mail zu versenden. Zu diesem Zweck wurde auf Hostpoint (www.hostpoint.ch) eine Mail-Verteilerliste members@acbeo.ch eingerichtet. Über diese Verteiler kann jedes Mitglied des Aeroclub Berner Oberland allen seinen Club-Kameraden Informationen zukommen lassen ohne das es alle Mitglieder-Mailadressen selber verwalten muss. Als Empfänger-Adresse ist einfach members@acbeo.ch an zu geben.

Die Verwaltung der Verteilerliste obliegt René Liechti (SG Thun). Mutationen sind an seine Adresse rene.liechti@snf.ch zu richten.

Auch für die Mitglieder des Flugplatzvereins Thun FVT gibt es eine gleich funktionierende Verteilerliste mit der Adresse members@fvthun.ch .

Alle Mitglieder dieser Verteilerlisten haben bereits einige Mails erhalten. Das hat bei einigen zu Verwirrung geführt. Viele haben den Hinweis erhalten „Es besteht ein Problem mit dem Sicherheitszertifikat der Webseite“ und haben das Fortsetzen abgebrochen. Folgen sie der unsicheren Variante und setzen sie das Laden der Seite fort. Anschliessend können sie das Sicherheitszertifikat (es ist vertrauenswürdig) im Browser installieren, damit sie beim nächsten Aufruf den Hinweis nicht mehr erhalten. Tragen sie sich bitte aus der Verteilerliste nicht aus. Sonst erhalten sie über Mail keine Informationen mehr.

Fragen zu diesen Verteilerliste stellen sie bitte per Mail an René Liechti (rene.liechti@snf.ch)

Umkehrkurve bei Gegenwind

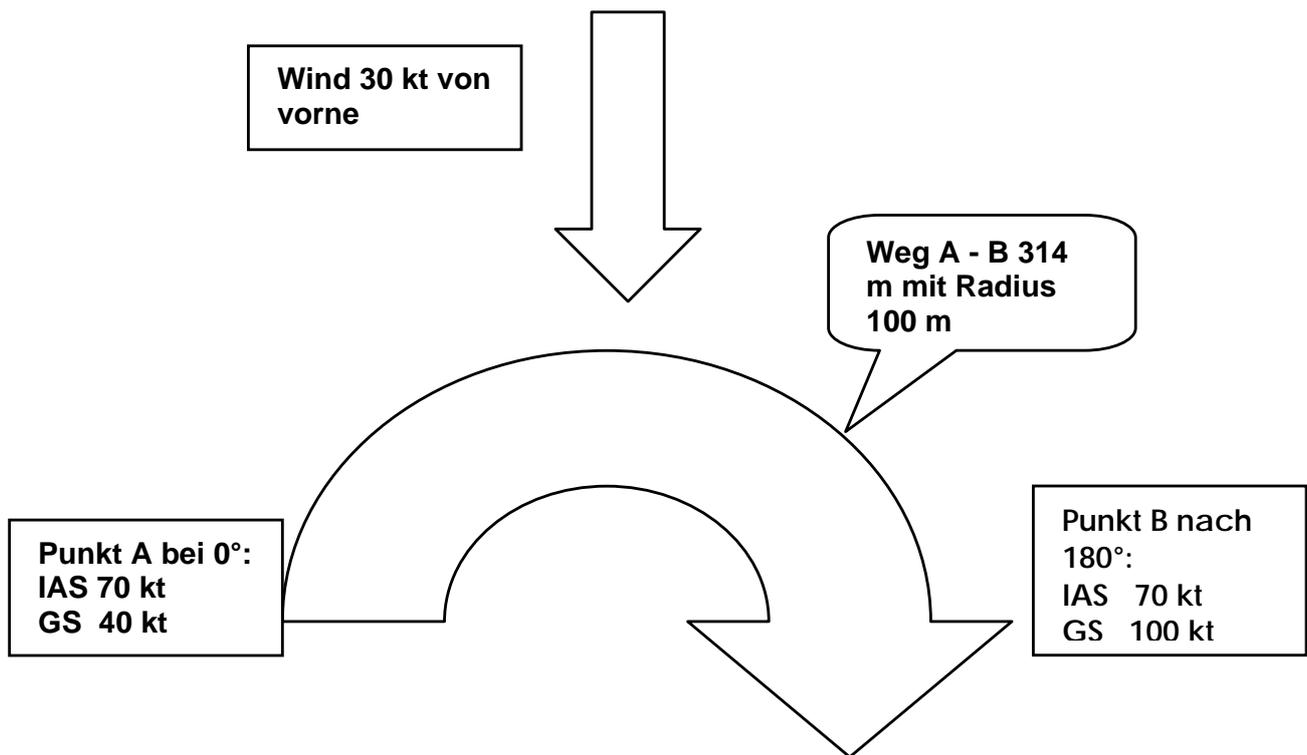
Immer wieder kommt es beim Fliegen bei relativ starkem Wind zu Unfällen, die ohne Wind nicht vorkommen. Dies veranlasste mich, mögliche Ursachen näher zu betrachten. Mit der folgenden vereinfachten Darstellung möchte ich helfen die Problematik zu entschärfen.

Bei einer Umkehrkurve bei einem Gegenwind von angenommen 30 kt zeigt sich deutlich, was sich zwischen dem Punkt A eingangs der 180°-Kurve und dem Ende der Kurve abspielen muss. Wird das Flugzeug – physikalisch gesehen die Masse des Flugzeuges – nicht beschleunigt, würde der Fahrtmesser beim Punkt B eine IAS von lediglich 40 kt angeben. Zu glauben die Windkomponente – die auch zur Wirkung kommt – würde das Flugzeug alleine genügend beschleunigen, ist ein fataler Irrtum. Auf eine genauere physikalische Darstellung wird hier bewusst verzichtet.

Die zur Beschleunigung benötigte Kraft kann nur durch mehr Motorleistung vom Kurvenanfang bis Kurvenende kaum ausgeglichen werden, wie die nachstehende einfache Berechnung zeigt. Diese Kraft kann eher durch entsprechendes Nachdrücken realisiert werden. Erinnern wir uns dabei an das Kräftedreieck. Wie stark allerdings nachgedrückt werden müsste, zeigt ebenfalls die Berechnung.

Der Kurvenradius ist entscheidend für die Grösse der benötigten beschleunigenden Kraft. Daher berücksichtigen wir in der Berechnung Kurvenradien von 100 m, 200 m, 300 m, 400 m und 500 m.

Für die Berechnung nehmen wir ein einmotoriges Motorflugzeug, wie z. B. die Robin DR, voll beladen mit einer Masse von 1000 kg an. Wir suchen die Beschleunigung a bzw. die Beschleunigungskraft F , die der Propeller zusätzlich erzeugen muss.



Zeit zum Fliegen des Halbkreises mit 70 kt = 36 m/s (1kt = 0,514 m/s)

Zeit $t = 314 \text{ m} : 36 \text{ m/s} = 8,72 \text{ s}$

In 8,72 s müssen 60 kt (30,866 m/s) Geschwindigkeit aufgeholt werden. Die Beschleunigung a beträgt in diesem Fall $a = 30,866 : 8,72 = 3,54 \text{ m/s}^2$ und die beschleunigende Kraft $F = 1000 \text{ kg} \times 3,54 \text{ m/s}^2 : 9,81 \text{ m/s}^2$ ergibt 360 kg zusätzlichen Schub, der vom Propeller erzeugt werden müsste. Es ist klar, dass dieser Schub nicht ohne weiteres erbracht werden kann.

Durch entsprechendes Nachdrücken können die Vorwärtskomponente erzeugt werden. Wieviel muss nachgedrückt werden?

Gemäss Formel: $\sin = 360 \text{ kg} : 1000 \text{ kg} = 0,36$; ergibt Winkel $= 21^\circ$

Es müsste also 21° nachgedrückt werden. Dafür muss auf dem Weg A - B von 314 m, 121 m Höhe abgebaut werden ($314 \times \tan 21^\circ = 121 \text{ m}$). In 8,72 s 121 m sinken entspricht einer Sinkrate von 13,8 m/s.

Dies veranschaulicht wie dramatisch eine Umkehrkurve vom Gegenwind in den Mitwind sein kann. In der untenstehenden Tabelle sind auch die Werte für grössere Kurvenradien aufgeführt. Mit grossen Kurvenradien kann die Situation wesentlich entschärft werden. Auch kommt dann zunehmend die beschleunigende Kraft des Windes nach 120° der Umkehrkurve zum Tragen. Der Höhenverlust wird etwas geringer sein, als in der Tabelle aufgeführt. Bemerkung: Wäre das Flugzeug nur mit dem Piloten beladen, müsste gleich viel nachgedrückt werden und der Höhenverlust ist derselbe. Es versteht sich von selbst, dass es in diesem Fall bei einer niedrigeren Fluggeschwindigkeit zum Strömungsabriss kommt.

Kurvenradius	Zeit von A nach B	Erforderliches Nachdrücken	Höhenverlust von A nach B	Sinkrate von A nach B	Erforderlicher zusätzlicher Schub am Propeller, wenn nicht nachgedrückt wird
100 m	8.7 s	21 °	121 m	13.8 s	360 kg
200 m	17.4 s	10 °	115 m	6.6 s	180 kg
300 m	26.2 s	7 °	114 m	4.3 s	120 kg
400 m	34.9 s	5 °	114 m	3.3 s	90 kg
500 m	43.6 s	4 °	114 m	2.6 s	72 kg

Wird bewusst vor dem Beginn der Kurve beschleunigt, ändern sich die Werte markant in die positive Richtung. Die Berechnung ist vereinfacht, genügt aber um darzustellen was sich abspielt. Die wesentlichen Parameter sind erfasst.

Bernhard Zeiter

Flotte, kleine Flotte der Fluggruppe Reichenbach

Das Flugjahr 2008 stand bei der Fluggruppe Reichenbach FGR unter dem Motto: „700 Stunden Höhenflug“. Dies sollte etwas mehr sein als die im Vorjahr mit den drei Flugzeugen der FGR tatsächlich geflogenen Stunden. Ein hohes Ziel, das zu einigen Herausforderungen führte, insbesondere als die FGR ihre Flotte neu ausrichten sollte.

Anfang 2008 standen der FGR 3 Flugzeuge zur Verfügung: eine Cessna 172, eine Piper Archer und eine Piper Arrow. An der HV wurde eindeutig entschieden, die viel zu wenig geflogene Archer zu veräußern. Gleichzeitig wurden Bestrebungen wahrgenommen, eine neue, bzw. neuere Cessna 182 zu kaufen. Doch die Wahrheit belehrte uns eines besseren.

Archer verkauft

Tatsächlich wurde die Archer verkauft. So verließ uns dieses Flugzeug im August, um in Neuenburg eingesetzt zu werden. Parallel dazu führte der Vorstand der FGR intensive Verhandlungen mit der Cessna-Vertretung in der Schweiz. Eine interessante Cessna 182 Millenniumausgabe stand zum Kauf bereit. Mit Hilfe zahlreicher Kreditgeber aus Pilotenkreisen der Mitglieder hätte diese Aktion stattfinden sollen. Doch es kam anders: während der FGR-Vorstand nach langwierigen Abklärungen erfahren musste, dass die Cessna 182 in der Schweiz wegen der ihr zugeteilten Lärmkategorie nicht für Grund- und Voltenschulung zugelassen sei und der Verkäufer in letzter Minute einen besserbietenden Käufer gefunden hatte, brach der Vorstand diese „Übung“ etwas enttäuscht ab.



Piper Archer verkauft!

Reparaturen und Revisionen

Nun galt es mit den zwei verbleibenden Flugzeugen möglichst viele Flugstunden zu generieren. Dies gelang zur Befriedigung des Vorstandes nicht allzu schlecht. Mit fast 600 Stunden konnte auf beiden Flugzeugen mit der Privatfliegerei, dem Rundflug und der Flugschule ein zufriedenstellendes Resultat erzielt werden, und dies trotz Wegfall der Piper Arrow in der Sommerzeit, wegen einer Kompressionsabnahme dreier Motorzylinder.

Und nun ist unsere Cessna 172 soweit: Motorenrevision ist angesagt! Da Zelle, Struktur, Anstrich und Flugleistung dieses nicht ganz neuen Flugzeuges in sehr gutem Zustand sind, ist eine solche Investition sinnvoll. Ja, die FGR geht sogar einen Schritt weiter und wird die Innenausstattung ebenfalls auf Vordermann bringen lassen. Damit steht Anfang März das bestens geeignete Gruppenflugzeug in neuem Glanz zur Verfügung, für private Flüge, Rundflüge und für die klassische Grundausbildung.



Cessna 172 der FGR



Politik der Ferne

Auch wenn mit dieser Flottenpolitik zur Zeit die Bedürfnisse der FGR gedeckt sind, wird der Vorstand der FGR in Zukunft durch die gute Zusammenarbeit im AeBO auch weitere Kooperationen mit der Motorfluggruppe Thun, Saanen und Zweisimmen untersuchen und den Flugzeugpark und deren Stationierung gemeinsam optimieren. Der bisherige Abwärtstrend der Flugbewegungen könnte damit besser abgefangen werden und die Vorteile der verschiedenen Standorte noch besser ausgeschöpft werden.

Fragte man in den letzten 2 Jahren, warum weniger geflogen wurde, hiess es meistens, dass die Zeit dazu fehle weil die rege Konjunktur soviel abverlange. Ist das wirklich so, können wir uns ja nur freuen, dass es in nächster Zeit etwas ruhiger laufen sollte. Dann haben alle Clubpiloten wieder mehr Zeit zur Ausübung ihres schönen Hobbys und die Vorstände der Fluggruppen würden sich besonders darüber freuen! Also lasst uns hoffen und ab in die Luft!

Remy Supersaxo

Präsident Fluggruppe Reichenbach



Kursausschreibung Radiotelefonie VFR

Die Theorieflugschule führt auch diesen Winter einen **Voice Kurs** durch:

- Kursleiter:** Toni Meier, Voice-Experte.
- Kursort:** Theorieraum auf dem Flugplatz Reichenbach
- Datum:** Mo 16.2. – Mitte April, jeweils Mo und Do von 19 – 22 h,
insgesamt 15 Abende Theorie und praktisches Üben.
Als Prüfungstermin ist der 17. April 09 vorgesehen.
- Kurskosten:** Fr. 890.- + Kursunterlagen
- Kursunterlagen:** Lehrbuch „Calling Tower“ (Fr. 67.-)
ICAO Karte 08 und VFR Manual (Fr. 154.-)
wir empfehlen auch: Lern CD „VFR Voice“ (Fr. 98.-)

Name: Vorname

Strasse PLZ, Ort

Telefon P Natel

Telefon G email

Ausweis Nr.

Ort Datum Unterschrift

Anmeldung baldmöglichst an: Hanspeter Wenger
Burgdorfstr. 3,
3672 Oberdiessbach
email: wengerh@zapp.ch

Einladung zur Hauptversammlung FVT 2009

DATUM / ZEIT : Freitag, 13. März 2009 von 19.30 bis ca. 21.30 Uhr

ORT : Rest. Seepark Thun (Raum: Siehe Tafeln)

TEILNEHMER : Vorstand und Mitglieder

TRAKTANDEN

1. Begrüssung der Teilnehmer
2. Wahl der Stimmenzähler
3. Protokoll der Hauptversammlung 2008
4. (Abgedruckt in der Aero-Info 2 / 08
5. Jahresbericht
6. Jahresrechnung 2008
7. Décharge-Erteilung an den Vorstand
8. Bauten
 - a) Sanierung der SG Hangartore
 - b) Segelfliegerstreifen gemäss SIL, ab 200X!
9. Tarife 2009
10. Budget „75 Jahr Flugplatz Thun Fest“
11. Budget 2009
12. Anträge
13. Wahlen
14. Wahl des Internetverantwortlichen
15. Wahl des Rechnungsrevisors
16. Tätigkeitsprogramm 2009
17. Verschiedenes

Nächste HV: 12. 3. 2010 im Seepark

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident

Christian Santschi

Flugplatz Thun - Weisungen betreffend Flugbetrieb für das Jahr 2009

1 Verbindliche Regelungen

1.1 Grundlagen

- ☞ Betriebsreglement, VFR MANUAL sowie Anordnungen der Flugplatzleitung;
- ☞ Der Flugbetrieb kann grundsätzlich täglich von SR-SS stattfinden. **Ausnahmen** im Zusammenhang mit dem Waffenplatz, dem LSD-18, dem Platzzustand oder anderen Aktivitäten werden im C-Büro entsprechend angeschlagen (siehe auch Pt. 1.5.)

1.2 Auswärtige Piloten

Für Piloten, welche nicht Mitglied der MFGT/SGT/GOST/BFC sind, ist der Flugplatz Thun von **Montag bis Freitag gesperrt - kein PPR-!**

Übrige Mitglieder des AeBO benötigen eine Bewilligung der Flugplatzleitung. Ebenfalls Mitglieder der MFGT/SGT/GOST/BFC welche mit fremden Flugzeugen in Thun landen wollen, bedürfen einer Bewilligung der Flugplatzleitung.

1.3 Schulungs- und Trainingsflüge im Platzvoltenbereich

Montag bis Freitag: 0730 - 1200 / 1330 - 1900

Samstag: 0900 - 1200 / 1330 - 1800/*1900 (*Bewilligung)

1.4 Permanente Einschränkungen

An Wochentagen: (Mo-Fr)	1215-1330	nur eine Bewegung pro Pilot
Samstag und Sonntag:	1215-1315	Startverbot für Motorflugzeuge! Ausnahmen: - Angemeldete Leistungsflüge für Segelflugzeuge im Schlepp - Gewerbliche Rundflüge MFGT - durch die Flugplatzleitung bewilligte Flüge
An Sonn-, und allg. Feiertagen:	Allgemein vor 0800	- keine Flüge unter 15 Minuten - keine Schlepp-, Schul- und Trainingsflüge im Volten- und Platzbereich Start -in begründeten Fällen- nur nach anderen Flugplätzen

1.5 Temporäre Einschränkungen

Diese werden durch die Flugplatzleitung verfügt und den Piloten in Form eines Anschlages im C-Büro zur Kenntnis gebracht.

Die Aufhebung von Einschränkungen im Flugplatz-Bereich (Militärische Aktivitäten, Pistenzustand usw.) erfolgt durch die Flugplatzleitung.

Informationen über länger andauernde Einschränkungen oder spezielle Verfahren können auch über das Flugzeugreservationssystem "RESAIR" erfolgen.

1.6 Ausnahmegewilligungen

Können in begründeten Einzelfällen durch die Flugplatzleitung erteilt werden.

2 C-Dienst Einsatz

2.1 Dauer der "C-Dienst Saison"

Von Sa 14. März bis So 15. November 2009 wird an Wochenenden (Sa + So), sowie an allgemeinen Feiertagen C-Dienst geleistet.

Eintragungen können bis zur HV des FVT in die im C-Büro aufliegende Agenda erfolgen. Offene Daten - nach diesem Zeitpunkt - werden unwiderruflich durch die Flugplatzleitung belegt und die davon betroffenen Piloten schriftlich benachrichtigt.

2.2 C-Dienstpflicht

Alle Aktivmitglieder einer Thuner FVT-Tätigkeitsgruppe sind C-Dienst-pflichtig (siehe Statuten des FVT).

Ausnahmen:

- Vorstandsmitglieder des FVT sowie der einzelnen Tätigkeitsgruppen;
- Piloten die nur Segelfliegen;
- Piloten die nur Modellfliegen;
- Ehrenmitglieder des FVT;
- Flugschüler (Ausnahme: zusammen mit ihrem Fluglehrer);
- Besondere, vom FVT bezeichnete Mitglieder mit Sonderaufgaben.

2.3 Einsatzzeiten

Die Einsatzzeit beginnt um 08.30 und dauert bis SS resp. 20.00 Uhr, je nach dem was früher eintritt. In wie weit die Einsatzzeiten bei schlechter Witterung gekürzt werden können, wird in Absprache mit der Flugplatzleitung festgelegt.

2.4 Verhinderungsfall

Im Verhinderungsfall hat der eingeteilte Pilot selbst für Ersatz zu sorgen. Die Änderung ist in der Einsatz-Agenda (C-Büro) einzutragen und die Mutation dem Flugplatzleiter unverzüglich zu melden.

2.5 Versäumnis

Bei Nichterfüllung der C-Dienstpflicht entscheidet der Vorstand des FVT über die Sanktionen.

2.6 Pflichtenheft des C-Dienst / Notfalldossier

Pflichtenheft und Notfalldossier sind wichtige Dokumente und müssen bei Dienstantritt unbedingt gelesen und in der Folge auch angewendet werden. Anpassungen seitens der Flugplatzleitung können jederzeit erfolgen.

3 Ausgangszoll

Es ist möglich, ab Flugplatz Thun direkt ins Ausland zu fliegen.

3.1 Vom Piloten vorzukehren

Anmeldung bei der Flugplatzleitung mindestens 2h, maximal 24h vor der vorgesehenen Abflugzeit (EOBT).

3.2 Gebühren

Fr. 15.-- sind direkt an den Flugplatzleiter oder dessen Stv. zu entrichten.

4 Gesuche/Bestätigungen „Revalidation class rating“

Gesuche können an die Flugplatzleitung eingereicht werden.

- Briefkasten B-Büro (auch per Post) oder Verteiler C-Büro

- persönlich

Adresse:

Thun Airfield, Flugplatzleitung, Allmenstrasse 181 K, 3603 Thun

5 Adressen / Verbindungen

Flugplatzleiter	Stellvertreter 1 und C-Dienstbeauftragter	Stellvertreter 2
Hansueli Stauffer Riedweg 18 3628 Uttigen Natel: 079 214 57 47	Kurt Krebs Dorfstrasse 104 3661 Uetendorf Tel. G: 033 222 85 31 Natel: 079 651 67 50	Bewusst vakant!

Wer die Wahl hat, hat die Qual - die Verantwortung, letztendlich aber auch die Genugtuung - den Dank

1. Einleitung

Die Hauptversammlung 2007 -das heisst Ihr- habt mich zum Flugplatzchef gewählt. Sollte das damals nur mangels einer Auswahl an Kandidaten gewesen sein, ist das in der Retroperspektive für mich schon in Ordnung.

Nun ist es also schon 2 Jahre her, dass dieser Entscheid gefallen ist. An der diesjährigen Hauptversammlung geht es nun darum, ob dieses Mandat um 2 Jahre verlängert wird.

Bei dieser Wahl werde ich im Sinne der angestrebten "Unternehmenskultur" (Thema am Refresher 2008) dieses Mandat nur annehmen, wenn Ihr in erster Linie meiner Philosophie (übrigens grossmehrheitlich auch die des Vorstandes) zustimmen und diese in jeder Beziehung auch mittragen könnt.

2. Was ist bis heute geschehen

Unser Flugplatz hat in den letzten Jahren - dank der Mithilfe vieler zum Teil unermüdlicher guter „Geister“ - sein Erscheinungsbild wesentlich verändert und ist bezüglich „ganzheitlicher Schönheit“ auch weit herum als Ausflugsziel beliebt.

Dies kann natürlich aus Kapazitätsgründen nur langsam aber doch stetig geschehen. Da ich ja auch von Finanzen spreche, kann das nur gehen, wenn die Mitglieder sich mit Rat, Tat, Know-how und zum Teil auch mit ihrer Infrastruktur und ihren Beziehungen einbringen.

Hier nur ein Beispiel: Der Vorplatz des Beizli erhielt eine „neue Terrasse“, worauf sich unsere Gäste und auch wir im 2009 wohl fühlen können. Die Internetseite des FVT ist leider - das ärgert mich - etwas eingeschlafen, ist aber nun kompetent von einem Segelfliegerkameraden unsanft aus dem Schlaf geweckt worden. Da sollte sich in nächster Zeit etwas bewegen.

Unser Beizli hat eine neue Pächterin erhalten und wird neu rauchfrei geführt. Ich könnte hier noch beliebig weiterfahren, mache es aber nicht weil ich von den vielen Feedbacks weiss, dass Ihr die Augen offen habt und sehr wohl seht, was so am Entstehen ist.

3. Wie soll es weiter gehen

In diesem Jahr findet ja bekanntlich unser 75-Jahre-Jubiläum statt (Flugplatz und Modellflugguppe). Nicht aus diesem Grunde - sondern das Leben auf dem Flugplatz geht auch sonst weiter - sind folgende Projekte geplant:

- die Pistenmarkierung soll jetzt ernsthaft angepackt werden
- die Zutrittsregelung vorne bei den Hangars soll neu gestaltet werden
- Rund um den Flugplatzperimeter sollen 10 grosse Hinweistafeln auf die Gefahren des Flugbetriebs aufmerksam machen bzw. den Durchgang verbieten
- die Betankung soll funktioneller werden und letztendlich ist die Absicht, dass man die Tankstelle abschliessen kann.
- in den bereits realisierten Projekten wollen wir aktuell bleiben oder zumindest den Stand halten
- unser Internetauftritt vorantreiben und so nach aussen und im geschützten Mitgliederbereich offen und transparent informieren-
- den guten Kontakt mit dem Bund, den Behörden und den angrenzenden Gemeinden/Leisten soll weiter geführt respektive wieder zu neuem Leben erweckt werden.
- neu wird die „interne“ Fluganmeldung elektronisch erfasst und somit ist der rote Faden dann durchgehend gesponnen...**Reservation -> Fluganmeldung -> Erfassung** für die Statistik/Abrechnung etc.

4 Nun mein Anliegen im Sinne unserer gemeinsamen Sache

4.1. Hauptversammlungen

Die Hauptversammlung, d.h. Ihr als Mitglied, seid das höchste Organ. Der Vorstand bzw. die entsprechenden Funktionäre sind nur ausführende Organe. Sie werden mir als Flugplatzchef also mit der Wahl grünes Licht geben, auf dem aufgezeigten Weg voranzugehen.

Ich brauche weder Streicheleinheiten, Schulterklopfen, Applaus und dergleichen. Echt Freude und den nötigen Energiekick könnt Ihr mir bereiten, wenn Ihr in nie da gewesener Art und Weise an den Hauptversammlungen Eure Verantwortung als Mitglied wahrnehmt.

Gerne lassen wir uns überraschen und nehmen die Herausforderung an, laufend noch neue Tische und Stühle beschaffen zu müssen, damit jeder von Euch letztendlich sitzen kann.

4.2. Übrige Anlässe / Aufgaben

Ich hoffe auf die rege Teilnahme am **Refresher**, am **Bau- und Putztag**, aber auch während dem Jahr. Unser Flugplatz verdient es ganzjährig, dass man ihm seine Aufmerksamkeit schenkt.

Der **C-Dienst** (Flugdienstleiter) ist eine tragende Persönlichkeit. Dadurch, dass ihm die Startlistenführung genommen wurde, erhält er nun - wenn man es denn auch so sieht - substanzielle Aufgaben wie:

- er ist Bindeglied zwischen der Flugplatzleitung und den Flugplatzbenutzern, - besuchern
- er ist Aushängeschild unseres Flugplatzes am Telefon und vor Ort
- er ist weiter kompetentes Auskunftsorgan
- er wacht über die Sicherheit und den Betrieb auf dem Flugplatz (Naherholungsgebiet) und ergreift ggf. die erforderlichen Massnahmen
- er unterstützt die Flugplatzleitung entscheidend in ihren Aufgaben

4.3. Flugplatzbeizli

Der Neustart mit unserem Beizli verdient es, dass wir ihm eine echte Chance geben. Frequentiert es so oft wie es geht. Der Rauch und andere Störfaktoren können jetzt nur noch schwer für eine Abstinenz herhalten.

4.4. Schlusswort

Ich freue mich, zusammen mit Euch, unseren Flugplatz nach dem Motto "ganzheitliche Schönheit" weiter zu gestalten und entbiete allen, die auch bereit sind die Verantwortung mit zu tragen, meinen uneingeschränkten Respekt. Herzlichen Dank!



Miteinander
statt gegeneinander

Hansueli Stauffer, Flugfeldleiter

Fluganmeldung im RESAIR - News und Merkpunkte

1. Einleitung

Dieser Schritt ist - ausser laufende Ergänzung - der letzte im Zusammenhang mit dem „roten Faden“ im Bezug auf Flugzeugreservation - Fluganmeldung – Flugbuch (Erfassung der statistischen und zum Teil buchhalterischen Daten).

2. Finanzen

Die von Euch eingegebenen Daten werden für die Rechnungsstellung weiterverwendet. Diverse Funktionäre machen jedoch noch eine Qualitätskontrolle. Sie sind Euch aber sehr dankbar, wenn Ihr die Einträge nach bestem Wissen und Gewissen macht. Es geht hier auch um Respekt und Wertschätzung diesen Kameraden gegenüber.

Bei Unsicherheiten wendet Euch bitte an Hans Eicher oder Hansueli Stauffer.

3. Statistik

Auch hier ist nebenbei Geld im Spiel. Wird uns doch pro Bewegung (Landung, Touch and Go und Go around ein Betrag in Rechnung gestellt. Der Go around muss also statistisch erfasst werden, Taxen möchten wir aber vorläufig dafür keine einfordern.

Wollen wir weiterhin möglichst günstig fliegen, dann macht es Sinn, wenn wir die Eintragungen seriös und wahrheitsgetreu machen.

Grundsätzlich gilt : Wie der Eintrag im Flugreisebuch, genauso der Eintrag im RESAIR! (Mit Ausnahme der Go arounds).

Für Flüge zu anderen Flugplätzen gibt es pro Leg einen Eintrag. Werden vor dem Wegflug, bzw. vor der Landung auf dem Zielflugplatz Volten gemacht, dann ist es sinnvoll, wenn dafür ein eigener Eintrag gemacht wird. Für Euch ist zwar alles klar, für andere ist es aber unter Umständen mit zeitaufwändigen Recherchen verbunden.

Werden in Thun Volten und Lokalflüge gemacht, dann ist es auch besser, wenn diese Bewegungen auseinander genommen werden. Bei Volten ist nur die Piste zu bezeichnen, für Lokalflüge aber zusätzlich auch noch der Aus- und

Einflugpunkt.

Wird der Motor zwischen zwei Flügen abgestellt (Pause, Briefings etc.) heisst das.... ein neuer, separater Eintrag.

Fragen Sie bitte, wenn Sie nicht ganz sicher sind (s. Punkt 1)!

1. Einzelne Punkte

- Im RESAIR hinterlegte Flugzeuge immer über eine/die Reservation erfassen
- Fliegen zwei Piloten, ist eine separate Reservation durch den 2. Piloten zu machen, diese kann auch Standby sein.
- übrige, nicht im RESAIR erfasste Flugzeuge, bitte vollständig und korrekt erfassen
- Bei Flügen nach anderen Destinationen ist zweimal die Startzeit einzutragen, bei der Ankunft in Thun zweimal die Landezeit. Ausnahme: wegen der Verrechnung müssen alle MFGT-Flugzeuge sowie der Bucker HB-UUD alle Flüge lückenlos gemäss Flugreisebuch erfasst werden.
- nur bei Thun-Thun Flügen ist jeweils die effektive Start- und Landezeit zu erfassen
- vergewissert Euch, wenn Ihr glaubt Euren Eintrag abgespeichert zu haben, ob er im Flugbuch auch tatsächlich vorhanden bzw. erfasst ist (Selbstkontrolle).

2. Fluganmeldung

Ab dem 1.4.2009 **muss** die Fluganmeldung elektronisch erfasst werden. Diese basiert auch auf der Reservation und somit auf den Daten, welche beim RESAIR hinterlegt sind. Fluganmeldungen in Papierform - wenn der PC U/S oder besetzt ist - liegen immer noch auf (nicht erstrebenswert).

Auch hier wird Euch auf Anfrage gerne geholfen (s. Punkt 1).

3. Sicherheit

Aus Sicherheitsgründen ist es äusserst wichtig, dass Sie den Flug unmittelbar noch auf dem Flugplatz eintragen. Nach dem Eintrag wird nämlich die elektronische Fluganmeldung gelöscht und man kann im RESAIR sehen, ob alle Piloten von ihren Flügen zurück sind.

7. Auswärtige Flugzeuge

Dies betrifft jeweils den C-Dienst! Auswärtige Flugzeuge werden mittels Couverts „Only for Visitors“ erfasst und gemäss Absprache mit dem Flugplatzchef ins RESAIR eingetragen.

Wichtig ist, dass die Couverts vollständig und eindeutig lesbar ausgefüllt werden.

Die zuständigen Piloten sind aufgerufen, den jeweiligen Gästen über die Schultern zu sehen, bei Bedarf zu helfen und/oder anständig Einfluss zu nehmen.

8. Fortlaufende Verbesserung

Bleibt am Ball und optimiert die Qualität Eurer systematischen Erfassung der Daten kontinuierlich durch:

- Euer Verantwortungsbewusstsein
- Klarheit im Wissen, dass diese Daten für die Kameraden nachvollziehbar sein müssen
- Vollständigkeit... Recherchen sind mühsam und zeitaufwändig.

9. Segelfluggruppe: HB-OQB, HB-EMQ, Schleppflüge, Selbststarts

Ab Saisonstart 2009 sind alle Flüge im RESAIR zu erfassen! Segelfluggruppenintern wird definiert, wie die Flüge zusätzlich - wenn noch nötig - erfasst werden müssen (Abrechnungssystem).

Für Schleppflüge sind Sammeleintragungen pro Tag und Flugzeug, sowie der Startrichtung vorgesehen.

Die Piloten werden an den verschiedenen Anlässen wie, HV, Schlepphöck, Eröffnungsbriefing etc. geschult. Damit der Übergang reibungslos über die Bühne geht, gilt auch hier, fragt bitte bei Hans Eicher oder Hansueli Stauffer nach.

Dank

Die zuständigen Funktionäre und letztendlich jedes einzelne Mitglied sind Euch dankbar, wenn Ihr diese Merkmale strikte beachtet. Auch Ihr profitiert in dieser wirtschaftlich wichtigen Angelegenheit. Am REFRESHER wird noch eine kurze Schulung stattfinden.

Hansueli Stauffer, Flugfeldleiter

Rückblick des Bau-Chefs auf das vergangene Jahr 2008

Liebe Mitglieder des FVT, liebe Fliegerkameraden

An dieser Stelle danke ich all jenen Kameraden, die mich in meiner Aufgabe als Bauchef während dem vergangenen Jahr unterstützt haben.

Folgende Bauarbeiten konnten fertig gestellt werden:

- Tankanlage Installation der neuen Säule
- Hangartorerweiterung beim Hermann Geiger-Hangar



- Neugestaltung des Vorplatzes beim Beizli, verlegen von Sickersteinen



Kaum sichtbar sind auch die immer die wiederkehrenden Arbeiten wie Jäten Gras mähen, Mäuse fangen, Reparaturen etc. An dieser Stelle auch einen speziellen Dank an Hansueli Stauffer, der mich stets unterstützt und manches Unkraut und Abfall entsorgt hat.



Gute Dienste hat auch der Traktor „Fritz“ Hürlimann/Lamborghini geleistet.

Auch wenn unser Mulcher nicht sehr gross ist, haben wir es geschafft, damit die Piste und den Taxiway stets befahrbar zu machen.

Fritz Wiedmer, Bauchef FVT

Wiedereröffnung des Flugplatz-Beizlis in Thun

Nach einer intensiven Vorbereitungszeit ist es uns gelungen das Flugplatz-Beizli im Thuner Lerchenfeld am 2. Januar 2009 für unsere Gäste zu öffnen. Neu ist das Flugplatz-Beizli sowohl bei Gastro Suisse, als auch beim regionalen Verband Gastro Bern als Nichtraucher Restaurant registriert.

Unser Angebot ist mehrheitlich unverändert geblieben, doch wie immer bei einem Wirte-Wechsel ergeben sich kleinere Änderungen und Ergänzungen der Menu-Karte.

Neu wird in der Speisekarte folgendes angeboten:

Poulet- und Lamm Curry mit Basmati Reis, Poulet Flügeli, Pouletknusperli mit Pommes frites, Käseschnitten, Omeletten mit oder ohne Schinken und Champignons etc.

Wir stellen immer am letzten Samstag des Monats ein indisches Buffet auf. Ab 18:00 Uhr können sie unsere Spezialitäten geniessen. (Voranmeldung erwünscht, bis spätestens am 20. des jeweiligen Monats.)

Unsere Öffnungszeiten:

Winter: Montag bis Samstag 09:00 bis 18:30 Uhr

Donnerstag geschlossen

Sonntag 09:30 bis 18:30 Uhr

Bei Voranmeldung auch länger offen

Sommer: Alle Tage 09:00 bis 23:00 Uhr

Donnerstag geschlossen

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Frau Lata Zala und Mitarbeiter

Frühlingserwachen auf dem Flugplatz Thun

Flugplatzputzete 2009

Flugfeld und Hangar, technische Einrichtungen und Umgebung sind unsere wichtigsten Anlagen, die gepflegt werden müssen. Ohne diese Anlagen ist das **Fliegen nicht möglich**. Die aktiven Pilotinnen und Piloten müssen - sollten - alle einen Beitrag leisten, um die Flugkosten möglichst tief zu halten!

Im übrigen können wir stolz sein, auf einem der schönsten Flugplätze der Welt zu starten und zu landen!

Ich hoffe, liebe Fliegerkameradinnen und -kameraden, dass ich Euch **am 19. April 2009, 0800 h auf dem Flugplatz** vor dem Beizli begrüßen kann!

Wir werden folgende Arbeiten ausführen:

Reinigungen, Ausbesserungen, kleinere Bauarbeiten, Malerarbeiten, Pisten- und Flugfeldmarkierungen flicken oder ersetzen, und - und ...

Gutes Schuhwerk, Regenschutz, Überkleider und Humor mitnehmen!

Für das ganze Jahr suche ich noch ca. 5 - 6 Kameraden, die mir bei verschiedenen anfallenden und unvorhergesehenen Arbeiten helfen.

Meldet Euch bei mir
Telefon: 033 345 59 46
 oder e-mail: wiedmer.fritz@freesurf.ch



Für Eure Mitarbeit danke ich allen im voraus bestens!

Der Bauchef FVT, Fritz Wiedmer



EINLADUNG ZUR HAUPTVERSAMMLUNG 2009

Liebe Mitglieder

Zur ordentlichen Hauptversammlung möchte ich Euch wie folgt einladen und hoffe auf ein zahlreiches Erscheinen:

Datum / Zeit: Freitag, 06. März 2009, 19.30 Uhr
Ort: Hotel Seepark, Seestrasse 47, 3600 Thun
Tel. 033 226 12 12

TRAKTANDENLISTE

1. Wahl der Stimmenzähler
2. Protokoll HV 2008
3. Jahresbericht des Präsidenten
4. Jahresbericht der Flugschule
5. Jahresrechnung 2008 mit Revisorenbericht
6. Budget 2009
7. Entlastung des Vorstandes
8. Aufnahme von Neumitgliedern
9. Wahlen
 - a) Wahl des Präsidenten
 - b) Wahl des übrigen Vorstandes
 - c) Wahl der Kontrollstelle
10. Mitgliederbeiträge / Flugpreise 2009 / Pauschale
11. Offene Diskussion / Dialog
12. Tätigkeitsprogramm 2009
13. Anträge
14. Verschiedenes

Im Anschluss an den offiziellen Teil besteht die Möglichkeit, sich bei einem kleinen Imbiss, offeriert von der MFGT, auf die neue Saison einzustimmen.

Mit freundlichen Grüssen
Motorfluggruppe Thun

Der Präsident, Hans Fuchs



**Inserate
A&I**

Wasner

Aopa

(wie 2008)

42. Jahresbericht des Präsidenten für das Jahr 2008

Wir können auf ein wechselhaftes Jahr zurückblicken, Hoch und Tief haben sich in schneller Folge abgelöst. Dies traf besonders auf den Wetterablauf zu, hat sich aber auch im übertragenen Sinne bemerkbar gemacht.

Ich darf wiederum ein unfallfreies Jahr vermelden und möchte allen Beteiligten danken, der Technik für den unermüdlichen Einsatz, unsere Flugzeuge tadellos zu warten, dem Flugplatz für die Bereitstellung einer sicheren Infrastruktur, der Flugschule für die sicherheitsorientierten Ausbildung und nicht zuletzt jedem einzelnen Piloten, der die erwähnten Grundlagen nutzt und in der Praxis verantwortungsvoll umsetzt.

Bereits habe ich das wechselhafte Wetter angesprochen und möchte in einem direkten Vergleich mit dem Vorjahr die Auswirkungen auf unsere Stundenzahlen aufzeigen. Die Wetterwerte habe ich auf der Internetseite der Meteo Schweiz gefunden. Die Flugleistungen 2008 waren auch in den anderen Monaten stark vom Wetter abhängig, über alles gesehen haben wir ähnliche Stundenzahlen wie im Vorjahr geleistet. Details werde ich an der HV am 6. März 2009 präsentieren.

APRIL 2007:

Stabiles Hochdruckwetter war in diesem Monat vorherrschend. Das Hoch war lange Zeit so kräftig, dass es auch über den Alpen und im Jura weitgehend die Bildung von Schauern und Gewittern verhinderte. Ein grosses Hochdruckgebiet liegt über weiten Teilen des Kontinents. Die atlantischen Fronten verlagern sich in einem grossen Bogen um das Hoch herum.

Flugstunden April 2007: 155:55 h

APRIL 2008:

Während der meisten Zeit herrschte über dem Atlantik rege Tiefdrucktätigkeit, wiederholt zogen Ausläufer von diesen Tiefdruckgebieten in Richtung Mitteleuropa. Ausgesprochen unbeständiges Wetter war die Folge. Im Vorfeld der herannahenden Tiefdruckgebiete etablierte sich oftmals eine Föhnströmung über den Alpen. Hinter den ostwärts abziehenden Störungen konnten sich einige schöne Zwischenhochs ausbilden. Diese kurzen Hochdruckphasen fielen in der



Schweiz mehrmals auf das Wochenende.

Flugstunden April 2008 61:47 h

Wenden wir uns den anderen Hochs und Tiefs zu. An der letzten HV hat Herr Niemann von der Firma Freiburghaus zum letzten Mal die Rechnung präsentiert und Peter Probst hat in der Folge das Rechnungswesen übernommen. Die Übergabe verlief reibungslos dank grossem Einsatz von Peter Probst, dem ich hier meinen Dank aussprechen möchte.

Auf denselben Zeitpunkt haben wir die Abrechnungen der Flugzeiten durch das Resair eingeführt. Hier haben sich teilweise Schwierigkeiten ergeben, weil das System nicht gleich von allen Piloten verstanden wurde. Hans Eicher hat viel Zeit aufgewendet die Fehler zu finden und zu korrigieren. Ihm sei hier ein Kränzchen gewunden für seinen unermüdlichen Einsatz zum Wohle der MFGT. Wir wollen demnächst auch die Fluganmeldungen über das Resair-System abwickeln, ein weiterer Schritt in eine papierlose Zukunft. Allerdings ist noch offen, ob wir gleich gänzlich auf eine schriftliche Anmeldung verzichten können und wollen. Genaue Informationen gibt es am Refresher.

Anlässlich der letzten HV des RVBO wurde der Trennung in den Flugplatz Verein Thun und der Neugründung des Regionalverbandes Aero Club Berner Oberland grünes Licht gegeben. Beide Organisationen haben ihre Arbeit aufgenommen und funktionieren tadellos.

Für die MFGT ist die Arbeit des FVT von grosser Bedeutung, sind wir doch von einer gut ausgebauten Infrastruktur abhängig. Der neue Verein und neue Geist hat bereits einiges bewirkt und wird sich auch in Zukunft zum Wohle aller Tätigkeitsgruppen einsetzen.

Leider hat nicht immer alles reibungslos, gemäss unseren Wünschen, realisiert werden können. Hier möchte ich an die SIL-Verhandlungen erinnern, bei denen der Idee einer Hartbelag-Piste ein jähes Ende bereitet wurde. Ebenso erging es einem Hangarprojekt innerhalb der Panzerpiste.

Wir werden also auch in Zukunft auf einer Graspiste starten und landen und mit engen Platzverhältnissen leben müssen, können aber alle etwas dafür tun, das zu bewahren was wir haben und dazu Sorge zu tragen. **Keep it small but beautiful.**



Zu bewahren und Sorge zu tragen gilt es aber auch unserem Clubleben. Wir machen seit Jahren Clubausflüge mit immer weniger Interessenten und immer nur dasselbe Grüppchen fliegt mit. Wie eine einzige Schwalbe noch keinen Sommer macht, sind die wenigen Neuen bei diesen Anlässen kein wirklicher Durchbruch. Auch das Summer Fly Out, das wir vor einigen Jahren ins Leben gerufen haben, hat kein einziges Mal im Sommer 2008 stattgefunden. Woran es liegt? Ich weiss es nicht und kann nur vermuten, dass die moderne Zeit mit den verschiedensten Abwechslungen und die grösseren beruflichen Anspannungen eine Erklärung dafür sein könnten.

Wie auch immer, ein Anlass im letzten Jahr war ein Erfolg: Die Tour de Cervelat vom AeBO organisiert, hat eingeschlagen. Am 11. Oktober, bei warmen Temperaturen und schönstem Flugwetter haben wir uns gegenseitig besucht auf den vier Flugplätzen des AeBO. Alte Freundschaften lebten wieder auf, oder neue wurden geknüpft, zwar haben wir alle einen anderen Werdegang, einen anderen Verein, aber dasselbe Interesse an der Fliegerei. Wir sollten versuchen in Zukunft weniger darauf zu achten was uns trennt, dafür mehr auf das was uns verbindet. Die nächste Tour de Cervelat findet statt am **Samstag, 10. Oktober 2009**, hoffentlich mit denselben Wetterbedingungen und noch grösserer Teilnahme.

Nicht nur in Thun gab es Wechselbäder. Weltweit boomte 2008 die Wirtschaft, die Rohstoffpreise, und damit auch unser Flugbenzin, kannte nur eine Richtung - nach oben. Wiederum mussten wir unsere Treibstoffzuschläge den Gegebenheiten anpassen und auf 11% festsetzen. Danach kam die Hypothekenkrise in Amerika, dann die weltweit Finanzkrise, dann die Börsenkrise und mündeten in einem wirtschaftlichen Abschwung weltweit. Die Rohstoffpreise purzelten wiederum und auch unser Flugbenzin ist wieder billiger zu haben. Ich bin überzeugt, dass wir unseren Treibstoffzuschlag bald wieder senken können, sobald wir unsere Lagertanks günstiger aufgefüllt haben. Der ungeliebte Treibstoffzuschlag ist ein probates Mittel auf Preisschwankungen kurzfristig reagieren zu können.

Ein weiteres Tiefdruckgebiet waren im letzten Jahr unsere Behörden. Das BAZL erhöhte seine Gebühren massiv da die Bundespolitik mehr Eigenfinanzierung der Behörden forderte, so zumindest die Lesart unserer Aufsichtsbehörde. Gleichzeitig wurden immer mehr Anliegen der EASA und EU umgesetzt, die uns die bilateralen Verträge vorschreiben.

Ich habe in den letzten Aero Infos berichtet wie unser Rundflug eine CAMO (Continuous Airworthiness and Maintenance Organisation) erfordert und auch bald die Flugschule einer solchen beizutreten hat. Für die Rundflugmaschine haben wir Ende August einen Vertrag mit der Firma QCM abgeschlossen, damit wir über den Stichtag 28. September 2008 hinaus unsere beliebten Rundflüge anbieten können.

Am 26. September erhielt ich einen Anruf des Verantwortlichen für die CAMO des BAZL, der mir erklärte die Sache sei aufgeschoben, wahrscheinlich um ein Jahr, da europaweit nicht genügend zertifizierte Betriebe vorhanden seien für die Umsetzung des Gesetzes. Und erstens kommt es anders und zweitens als man denkt... diese Maxime kann sicherlich nicht das Mass aller Dinge sein im Umgang mit den Behörden und Gesetzen. Die Aufsichtsbehörde der Fliegerei sollte verlässlich sein und es auch bleiben zum Wohle aller. Wenn Termine gesetzt sind, sollten diese auch eingehalten, oder rechtzeitig korrigiert werden. Es darf doch nicht sein, dass der „Gewinner“ der ist, der sich nicht vorsieht. „It's time for a change“ möchte man den Behörden zurufen.

Erfreulich, dass wir mit der Allianz neue Versicherungsverträge abschliessen konnten und Prämien einsparen können, ich habe es im Konzept der Winteroperation auf unserer Web-Site erwähnt. Unerfreulich, dass diese Ersparnisse durch andere Preissteigerungen zunichte gemacht werden, siehe Gebühren weiter oben im Rückblick.

Kein Rückblick ohne Ausblick. Ich hoffe auf eine Stabilisierung der Finanz- und Wirtschaftslage, hoffe auf eine schöne Flugsaison mit viel blauem Himmel und vielen unvergesslichen Flugstunden.

Das Jahr 2009 bringt unser 75 Jahre-Jubiläum des Flugplatzes Thun. Die Festvorbereitungen laufen und wir alle hoffen auf einen gelungenen Anlass am 15. / 16. August 2009.

Hans Fuchs

Und zuletzt noch dies:

Flying is a great way of life for men who want to feel like boys, but not for those who still are.



Jahresbericht 2008 der Motorflugschule Thun

1. Rückblick

Das Team der Motorflugschule Thun funktioniert gut und jeder Fluglehrer arbeitet im Rahmen der Vorgaben der Flugschule selbständig. An zwei Sitzungen besprochen, koordinierten und lösten wir Aufgaben, Strategien und auftretende Probleme.

Nach dem für die Flugschule stundenmässig schwachen 2006 stiegen die Ausbildungsstunden 2007 und 2008 wieder leicht an. Drei Flugschüler (Alexander Harte, Christian Rothen und Reto Reusser) haben die Pilotenausbildung abgeschlossen. 10 weitere Schüler sind in verschiedenen Stufen der Ausbildung, zwei davon sind auch im laufenden Theoriekurs engagiert. Mit der Hoffnung auf viel gutes Flugwetter schauen wir optimistisch auf ein gutes Flugjahr 2009.

Nur 3 weitere Piloten haben im 2008 die Einweisung auf die Aquila abgeschlossen, etwas weniger als ich gedacht habe. Die Piloten, die sie fliegen, sind begeistert – lass dich doch auch anstecken!

Durch einen neuen Versicherungsvertrag müssen wir die Flugzeuge im Winter nicht mehr stilllegen; wenn sie pro Jahr 90 Tage stehen, profitieren wir von der günstigeren Prämie (das schaffen alle Flugzeuge (leider) locker ...

Als erster Flugschüler von Marcel Reber hat Christian Rothen diesen Herbst die Privatpilotenprüfung bestanden, beiden herzliche Gratulation.

Bernhard Lysser hat seinen Fluglehrer wieder aktiviert und hilft bei Bedarf gerne wieder mit (ausser Grundschule).

Trotz der „vielen“ Schüler hat die Flugzeugreservation gut geklappt. Wir werden auch im 09 samstags die HB-CIE wieder für die Flugschule vorreservieren. Ab Donnerstagabend werden nicht reservierte Zeiten für alle Piloten freigegeben. Ich schaue positiv aufs 08 zurück und bin optimistisch fürs 09!



2. Tätigkeiten 2008

Refresher / Checkflüge 2008

Der „AeBeo-Refresher“ wurde sehr gut besucht; besten Dank allen, die mitgemacht haben. Im 09 wird wieder ein klassischer MFGT-Refresher mit einem eher schlanken Programm angeboten (Refresher-Infos auf eigener Seite).

40 kleine und grosse Checkflüge wurden in Thun durchgeführt – ein beachtlicher Teil der Thuner Piloten macht also ihren CR-Checkflug immer noch nicht in Thun. Im weiteren haben Hugo Stähli und andere Fluglehrer mit diversen Flugschulinteressenten Schnupperflüge gemacht. Für nur Fr. 195.- (alles inkl.) können Kandidaten eine halbe Stunde selber fliegen und erhalten dazu eine gründliche Information über die PPL-Ausbildung in Thun. Bitte weitersagen!

Abgeschlossene Ausbildungen im 2008

Differenztraining:	5	
Differenz- und Variantentraining:	1	(Verstellprop. von Aquila)
Validierung ausländischer Ausweise:	0	
Grundschulung PPL/RPPL:	3	(Reusser, Rothen, Harte)

All diesen Piloten gratuliere ich zum erfolgreichen Abschluss ihrer Aus- resp. Weiterbildung.

3. Fluglehrer und Ausbildungspendenzen

Für die Motorflugschule Thun waren letztes Jahr 9 Fluglehrer und 1 Einweisungs-berechtigter im Einsatz.

Total Ausbildungsstunden im Rahmen der Flugschule Thun im Jahr 2008:

ca. 280 h. (rund 30h mehr als im Vorjahr, mehr Grundausbildung, weniger Umschulungen).

An dieser Stelle möchte ich allen Fluglehrern der Flugschule Thun für ihren fortwährenden Einsatz danken; der Aufwand zur Erhaltung des Fluglehrerausweises wird immer grösser – die Flugstunden weniger...

Im Moment sind **10 PPL-Schüler** in der Ausbildung und weitere Kandidaten



haben Interesse; wer von ihnen wirklich weitermacht, werden wir sehen. Im PPL-Theoriekurs von diesem Winter sind 5 Schüler, 2 sind aktive Thuner-Schüler, zwei sind Reichenbacher und einer ist noch offen. Ich bleibe am Ball.

4. Tätigkeitsprogramm 2009

Refresher: Do 26. Febr. 19h / Sa 28. Febr. 09h / Mi 11. März 19h
Im Hotel Seepark

Gruppenausflug 1-tägig: im Juni (genaue Daten an der HV)

Gruppenausflug 2-tägig: Ende August

Summer-Fly-Out Jeweils am Mittwochabend, ab Mitte Mai bis Sept.

Aquila Grundkurs: Nach Bedarf (Umfrage an der HV)

Auslandflüge mit Fluglehrer: Auf Anfrage fast jederzeit

Familienabend: Wird wegen schwachem Interesse ausgesetzt.

5. Ausblick:

Fürs 2009 bin ich optimistisch, dass es für die Flugschule ein gutes Flugjahr wird.

Nun wünsche ich Euch allen viel Spass beim Fliegen im neuen Jahr und hoffe mit Euch auf gutes Flugwetter und eine unfallfreie Flugsaison.

Burgholz, im Januar 2009

Euer Cheffluglehrer
Franz Meyer



REFRESHER 2009

Die Flugschule ruft Euch alle auf, den Refresher 2009 zu besuchen.

Daten (jeweils das gleiche Programm):

Donnerstag	26. 2. 09	Abends	1900 - 2200 Uhr
Samstag	28. 2. 09	Morgens	0900 - 1200 Uhr
Mittwoch	11. 3. 09	Abends	1900 - 2200 Uhr

Ort: Hotel Seepark 3602 Thun, Tel. 033 226 12 12
Parkplätze beim Restaurant Holiday, Schadausaal und Hotel Seepark (beschränkt und kostenpflichtig).

- Themen:**
- *Luftraum Verletzungen vermeiden*
 - *Neues von METAR, TAF und Transponder*
 - *Technisches*
 - Fluganmeldung neu auf dem Resair
 - Der Flugplatzchef informiert

Mitbringen: Schreibmaterial und ICAO Karte

WEITERAUSBILDUNG 2009

Auch in diesem Jahr will die Flugschule zwecks Koordination alle Mitglieder erfassen, die eine Weiterbildung machen möchten.

Anmeldung Refresher: 0 Mi 26. 2. 0 Sa 28. 2. 0 Mi 11. 3.

Weiterausbildung: - Umschulung auf:

- 0 NVFR, 0 Akro 0 Gletscherfliegen

Anmeldung an: Franz Meyer, Industrie Burgholz, 3753 Oey
fly@flybeo.ch, Fax 033 681 19 85
(Tel. nicht immer besetzt: 033 681 19 76)



Einladung zur Hauptversammlung

- Freitag 20. Februar 2009
- 20.00 Uhr
- Restaurant Löwen, Thierachern

Apéro ab 19.30Uhr

Inserat JOST

Jahresbericht 2008

An der Hauptversammlung vom 29. Februar 2008 durfte ich das Zepter als Obmann der GOST von Franz Meyer übernehmen. Dies, nachdem er die GOST während 10 Jahren umsichtig geleitet hatte. An der HV wurde festgestellt, dass 2008 auch noch das 20 Jahre-Jubiläum unserer Tätigkeitsgruppe fällig war. Charly Berner hat im AeroInfo 2/08 das Erwachsenwerden der GOST schön beschrieben.

Es wurde beschlossen, dass das Jubiläum nicht ungefeiert bleiben dürfe und der neue Vorstand erhielt den Auftrag, ein Fly-In für selbst gebaute Flugzeuge in Thun zu organisieren.

An der Hauptversammlung der EAS am 19. April auf dem Flugplatz Bern durfte ich die versammelten Eigenbauer zu diesem Fly-In am 7. Juni einladen.

Leider wurde dieser Anlass Opfer einer ausgiebigen Regenperiode, so dass die Besucher nicht so zahlreich wie gewünscht erscheinen konnten, wie ebenfalls im darauf folgenden AeroInfo 3/08 nachgelesen werden kann.

Der Regen spielte überhaupt eine schlechte Rolle im Flugjahr 2008; meistens regnete es ausgerechnet über das Wochenende. Opfer des schlechten Wetters wurden zum Beispiel die EAS-Frühlingstreffen in Locarno und das französische RSA-Treffen in Vichy, welche buchstäblich ins Wasser fielen. Auch das schweizerische EAS-Treffen in Buochs wurde relativ schlecht besucht.

Es gab aber auch erfolgreiche und interessante Ausflüge, wie beispielsweise nach Feurs LFLZ, wo am 21. Juni das zweite französische Lambada-Treffen abgehalten wurde, mit etwa einem Duzend solcher Motorsegler, in Frankreich natürlich als ULM.

Von unserer „Filiale“ Reichenbach aus wurden die Colibri, Pottier, Zenair und neuerdings ein Kitfox 6 recht intensiv bewegt. Teilweise wurden Reisen auch zusammen mit unseren Freunden aus Ecuwillens durchgeführt.

Immer wieder fliegen wir gerne an den Flugtag in Raron. Dieses Jahr wurde dieser zwar nur noch als Fly-In und mit wenig Sponsoring, aber dafür mit



finanzieller Beteiligung der Teilnehmer durchgeführt. Es war ein spürbarer Rückschritt gegenüber früheren Flugtagen. Dem BAZL mit seiner neuen Gebührenverordnung sei dies „verdankt“. Diese hat überhaupt und zurecht viel böses Blut verursacht, hat sie doch, zusammen mit der zunehmenden Regulierungsdichte das Potenzial, die Leichtfliegerei, und damit die Basis der Luftfahrt empfindlich zu dezimieren.

Erfreulich war dagegen die „Tour de Cervalat“, welche die neu in der Region Berner Oberland zusammengefassten Flugplätze Saanen, Zweisimmen, Reichenbach und Thun mit ihren Mitgliedern näher zusammenrücken lässt. Ich freue mich schon auf die nächste und kann sie nur empfehlen.

Erfreulich ist auch, dass unsere Mitglieder auch dieses Jahr von Unfällen verschont geblieben sind. Ich danke allen, die mit ihrer Disziplin, guten Flugvorbereitung und Voraussicht zu diesem Ergebnis beigetragen haben.

Ich wünsche viele Erfolgserlebnisse beim Flugzeugbauen und schöne Flugerlebnisse im 2009.

Tägertschi im Dezember 2008
Heinz Lang, Obmann GOST

Personalblatt (auch für Adressänderungen!)			
Name		Vorname	
Adresse			
PLZ	Ort		
Tel. Privat		Fax Privat	
Tel. Geschäft		Fax Geschäft	
Natel		Geb.-Datum	
E-Mail			
Beruf			
Arbeitgeber			
Selbständige bitte Geschäftsname			
Mitglied Aeroclub der Schweiz seit:			
Mitglied Nummer AeCS:			
Tätigkeitsgruppe(n)	... seit	aktiv	passiv
<input type="checkbox"/> Motorfluggruppe Thun		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Segelfluggruppe Thun		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Modellfluggruppe Thun		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Bucker Fan Club		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> GOST		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Fluggruppe Saanenland		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Alpine Segelfluggruppe		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Motorfluggruppe Obersimmental		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Direktmitglied Regionalverband			
Bemerkungen: z.B. Mitgliednummer MFGT, weitere Vereine, usw.			
Datum		Unterschrift	
Einsenden an: Mitgliedersekretär Regionalverband Berner Oberland Hans Eicher, Lärchenweg 2, 3700 Spiez, E-Mail: hans.eicher@freesurf.ch			