

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 92 (2/10)

	Seite
AeroClub Berner Oberland	
Die zweite Generation Präsidenten	2
Das Wort des Präsidenten	4
Vorstandsadressen	5
Die Geschichte unserer Oberländer Flugplätze	7
Meteo-Refresher	9
Fluggruppe Saanenland	
Jahresbericht des Obmannes	10
Flugplatzverein Thun	
Protokoll der Hauptversammlung 2010	12
Vorstandsadressen	19
Zwei Aufrufe an die Mitglieder	23
Unterwegs zum Leitbild Thun Airfield	24
Pistenunterhalt	27
Umzäunung, Annex 14 ICAO	29
Rückblick auf die Flugplatzputzete	32
Der Flugplatz Thun hat eine neue Website	35
Motorfluggruppe Thun	
Protokoll der Hauptversammlung 2010	36
Aquila-Ersatz – Besuch an der Aero in Friedrichshafen	44
Modellfluggruppe Thun	
Allmend Nutzung offiziell vs. öffentlich	47
Segelfluggruppe Thun	
Jahresbericht des Präsidenten 2009	51
Alpine Flugschule Zweisimmen	
Mit dem IKARUS C-42 in die 3. Saison / Erfolge	53
Personalblatt	56

Erscheint dreimal jährlich in einer Auflage von 510 Exemplaren

Redaktionsschluss: 3. Freitag der Monate Januar, April und September, jeweils um 12 Uhr

Später eintreffende Beiträge werden erst in einer nächsten Ausgabe berücksichtigt!

Gesamtreaktion: 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

Die zweite Generation Präsidenten

„alea iacta est“ - oder die Würfel sind gefallen!

Es freut uns sehr, Euch mitteilen zu dürfen, dass der **AeBO** sowie der **FVT**, seit ca. einem Monat unter neuem Kommando „segeln“!

Die Delegiertenversammlung des **Aero Club Berner Oberland (AeBO)** hat am 26. März 2010 einstimmig **Marco Zürcher** als neuen Präsident gewählt.

Der **Flugplatzverein Thun (FVT)** wählte seinerseits am 19. März 2010, anlässlich der HV, **Christopher Clarke** zu ihrem neuen Präsident.

Neuer Präsident AeBO



Marco Zürcher

Neuer Präsident FVT



Christopher Clarke



Wir gratulieren beiden Präsidenten herzlich zu ihren neuen Funktionen! Mögen sie ihr Vereinsschiff, auch bei windiger See, immer auf Kurs halten und so sicher durch die Generationenstürme der Zeit steuern.

Gerne hoffe ich, dass die Mannschaften (beider Vorstände) die Kapitäne in ihrer Tätigkeit stets so unterstützen, wie ich es von ihnen erfahren durfte. Unter dem Motto „Neue Besen wischen besser, aber die alten wussten wo der Dreck lag“, wünschen wir beiden Präsidenten in ihrer Tätigkeit viel Befriedigung, Glück und gutes Gelingen!

Der Ex-Präsident
Christian Santschi

**Inserat
Jost Druck**

Das Wort des Präsidenten

Werte Mitglieder des AeBO,

Ich freue mich, Euch zu unserer neuen Ausgabe der Aero-Info zu begrüßen. Die Delegiertenversammlung vom 26. März 2010 hat mich zu Eurem neuen Präsidenten gewählt. Es ist mir eine grosse Ehre, das Präsidium des AeBO zu übernehmen und die Interessen der General Aviation im Berner Oberland nach aussen zu vertreten. Zuerst möchte ich Christian Santschi für die geleistete Arbeit im AeBO beim Aufbau des Dachverbandes unserer einzelnen Fluggruppen im Berner Oberland ganz herzlich danken. Es war sicherlich nicht immer einfach, aber nach zwei Jahren kann eine sehr positive Bilanz gezogen werden. Es ist mir nun ein Anliegen diese Strukturen zu festigen und die Zusammenarbeit der Fluggruppen auf den Flugplätzen Reichenbach, Zweisimmen, Thun und Saanen weiter zu vertiefen.

Ich selbst bin in seit längerem Mitglied der Fluggruppen Saanen und neu auch in der Motorfluggruppe Obersimmental als Aktivmitglied dabei.

Ich möchte auch an dieser Stelle nochmals auf die zahlreichen Veranstaltungen in diesem Jubiläumsjahr „100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz“ hinweisen. So wird das Flugmeeting in Emmen vom 24. Juli sicherlich ein Highlight werden.

Unser Jahresprogramm sieht auch wieder einen „Cervelat-Flug“ vor, welcher am 9. Oktober 2010 stattfinden wird.

Zudem würden wir uns vom Vorstand des AeBO freuen, wenn wir von allen Flugplätzen und Gruppen jeweils Berichte und auch Inserate in der Aero-Info lesen könnten. Dies wäre sicherlich für alle eine Bereicherung und unsere Aero-Info würde dadurch gestärkt und noch interessanter.

In diesem Sinne wünsche ich nun allen eine tolle, flugreiche und vor allem unfallfreie Sommersaison.

Euer Präsident Marco Zürcher

AeBO Vorstandsadressen

Präsident AeBO	Marco Zürcher Gütschhalten 3792 <u>Saanen</u>	FGS MFGO	Mob: 079 / 651 11 22 marco.zürcher@hotmail.com
Vize-Präsident AeBO	Hans Fuchs Rosenbergstrasse 123a 8212 <u>Neuhausen</u>	MFGT FVT FGS	P: 052 / 672 17 93 Mob: 079 / 760 58 59 mfgt@bluewin.ch
Kassier /Sekretär AeBO	Hans Eicher Lärchenweg 2 3700 <u>Spiez</u>	MFGT FVT	P: 033 / 654 04 36 G: 058 / 263 32 42 Mob: 079 / 479 92 93 Fax G: 086/ 0794799293 hans.eicher@sunrise.ch
Vertreter FVT	Hans Fuchs Rosenbergstrasse 123a 8212 <u>Neuhausen</u>	MFGT FVT FGS	P: 052 / 672 17 93 Mob: 079 / 760 58 59 mfgt@bluewin.ch
Motorfluggruppe Obersimmental	Franz Hefti Oberdorf 2 3800 <u>Unterseen</u>	ASGZ MFGO	P: 033 / 822 94 93 Mob: 078 / 623 68 87 franz.hefti@freesurf.ch
Obmann Alpine Segelfluggruppe Zweisimmen	Rudolf Müller Aeussere Gasse 11 3770 <u>Zweisimmen</u>		P: 033 / 722 71 28 Mob: 079 / 465 17 47 mueller.bach@bluewin.ch
Obmann Fluggruppe Reichenbach	Rémy Supersaxo Bürgstrasse 55 3700 <u>Spiez</u>	FGR	P: 033 654 34 69 G: Mob: 079 / 372 54 43 r.supersaxo@bluewin.ch
Obmann Fluggruppe Saanenland	Robert Möhl Ebnetstr.18 8309 <u>Nürensdorf</u>	FGS	P: 01 / 836 69 02 Mob: 079 / 444 4248 robert.moehl@bluewin.ch

AeBO Revisoren:

Revisor AeBO ab 2010 **Andreas Bangerter** ASGZ P: 033 / 821 03 64
Freiestrasse 69 G: 033 / 827 25 38
3800 Interlaken Mob: 079 / 745 30 25
abangerter81@gmail.com

Revisor AEBO ab 2009 **Harald von** GOST P: 033 / 744 54 23
Siebenthal FVT Mob: 079 / 235 77 12
Bissen haraldvs@gmx.net
3780 Gstaad

Informationen in Aero-Info

Aero-Info: **Barbara Gusset** MFGT P: 033 / 345 34 67
Redaktorin Fronholz 314 FVT G: 031 / 330 30 17
3661 Uetendorf Mob: 079 / 510 41 69
gusset.barbara@bluewin.ch

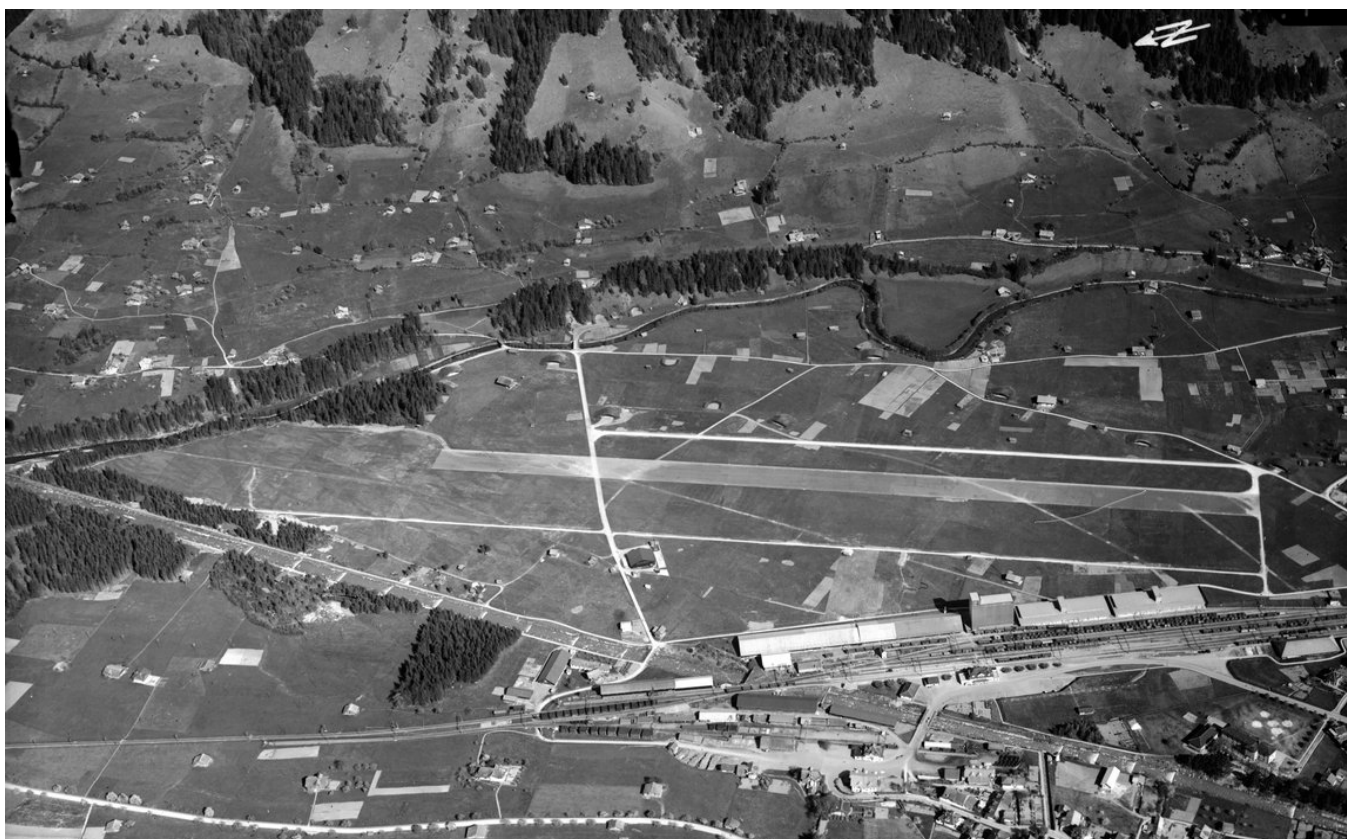
**Inserat
A & I**

Der Geschichte unserer Oberländer Flugplätze

Die Schweiz feiert hundert Jahre Luftfahrt, es finden im ganzen Land Veranstaltungen statt, Rückblicke werden geschrieben. In diesem Zusammenhang können wir uns auch einmal Gedanken über die Entstehung und Geschichte der Flugplätze im Berner Oberland machen. All unsere Plätze haben einen militärischen Hintergrund und entstanden während dem 2. Weltkrieg. Historisches Bildmaterial soll zum Verständnis und Vergleich zu heute beitragen. Wir werden in diesem und den folgenden Ausgaben die Flugplätze geschichtlich und bildlich kurz darstellen. Unserer Mitglieder und Leser sind aufgerufen, entsprechende Beiträge oder Bilder aus ihrer Sammlung beizusteuern.

Der Flugplatz Frutigen

Erste Flugbewegungen auf der eben fertig gestellten Graspiste durch die Fliegertruppen erfolgten im April 1942. Im Mai 1943 wurde eine Asphaltpiste von 40x900 Meter erstellt. Eine erstmalige aktive kriegsmässige Belegung erfolgte im September 1943.



Flugplatz Frutigen

Foto Schweizer Luftwaffe
Aufnahme vom 1. Mai 1946

Da die Piste für Jet Flugzeuge zu kurz war, wurde der Flugplatz bis 1984 nur noch durch Leichtfliegerstaffeln mit Pilatus Porter und Helikopter betrieben. Der Platz wurde dann von der Armee aufgegeben und diente noch sporadisch für Helikopterlandungen, so letztmals im Lawinenwinter 1999.

Heute ist die Piste von Frutigen in Gemeinde- resp. Privatbesitz und wird vor allem als Industrieland genutzt. Sie ist als Piste kaum mehr zu erkennen.

Der Flugplatz Reichenbach

Der Flugplatz Reichenbach wurde zu Beginn des Jahres 1942 in Betrieb genommen. Kurz darauf wurde mit dem Bau einer 900 Meter langen Asphaltpiste begonnen. Mit der Einführung von Jet-Kampfflugzeugen bei den Fliegertruppen verlor der Platz an Bedeutung. Er wurde noch bis zum Jahre 1962 durch Leichtfliegerverbände genutzt. Seit August 1963 wird durch die lokale Fluggruppe der Betrieb sichergestellt. Die Luftwaffe benutzte den Platz noch tageweise mit Helikoptern.



Flugplatz Reichenbach

**Foto Schweizer Luftwaffe
Aufnahme vom 1. Mai 1946**

René Zürcher

(er arbeitete während 35 Jahren für die Luftwaffen in Bern)

Meteo Refresher

Mein erster Instruktor für Meteorologie meinte, Wetterkunde sei eine einfache Sache: „Sonneneinstrahlung führt zu Temperaturunterschieden, diese führen zu Druckunterschieden, Druckunterschiede generieren Wind und dieser bringt Wolken und Niederschläge“.

Ganz so einfach war es dann aber doch nicht, Meteorologie ist eine komplexe Angelegenheit, die genauen Zusammenhänge Wetter, Klima sind heute noch nicht in allen Belangen erklär- und voraussagbar.

Wir planen deshalb einen Meteo Refresher. Drei Samstagnachmittage sind vorgesehen unsere Wetterkenntnisse zu vertiefen und aufzufrischen:

Samstag, 06. November 2010, 14:00 Uhr

- ✓ Mario Slongo, der Wetterfrosch von Radio DRS, wird uns die Wetterphänomene näher bringen und auf die Besonderheiten des Schweizer Wetters in Wort und Bild eingehen.

Samstag, 13. November 2010, 14:00 Uhr

- ✓ An diesem Nachmittag werden wir uns den TAF - und Metar Meldungen annehmen. Wie werden sie übermittelt und was sagen sie aus. Fast wichtiger noch, was melden sie uns nicht.

Samstag, 20. November 2010

- ✓ Wir versuchen Meteo-Schweiz in Zürich zu besuchen. Hier könnten wir den Analytikern über die Schulter gucken und schauen wie die vielen Informationen in eine Vorhersage münden.
Das Programm ist noch offen, genauere Details werden folgen.

Interessenten sollen sich die Daten bitte vormerken.

Hans Fuchs

Jahresbericht des Obmannes

Erneut dürfen wir ein erfreuliches Vereinsjahr abschliessen. Der **Mitgliederbestand** ist mit 25 Kameraden per 31.3.2010 konstant geblieben. Es erfolgten weder Ein- noch Austritte.

Die **Vereinskasse** entspricht unserem bescheidenen Vermögen von Fr. 17'838.05, das per Saldo 31.3.2010 auf der Saanen-Bank ausgewiesen ist. Dank günstigem Aufwand für die Vereinsführung von nur Fr. 276.60 konnten wir unsere Anlässe vermehrt unterstützen und trotzdem noch einen kleinen Jahresgewinn von Fr. 17.35 verbuchen.

Zur **Hauptversammlung** am 15. Mai 09 trafen sich 10 Mitglieder (40% - das soll uns mal einer nachmachen...)

Die **Tour de Cervelat** am 10. Okt. 09 war durch einen Kaltfrontdurchzug geprägt, der das Fliegen erst ab 14 Uhr gestattete. So genossen wir Kameradschaft und Barackenluft auf dem Flugplatz Zweisimmen bei Raclette und Kuchen. Einzig Lukas mit Röbi auf dem "Sozius" im L4 benutzten eine Wetter-Rekognoszierung zu einer Landung in Zweisimmen, bevor sie in herrlicher Rückseite den Thunern einen Besuch abstatteten.

Der **Jahresend-Apéro** am 29. Dez. 09 fand neu im Hotel Bellerive statt. Lukas Kappenberger und Niklaus Perreten bereicherten den Anlass mit einer interessanten Präsentation ihres Streckenfluges mit der Jodel in die baltischen Staaten. Ein herzliches Dankeschön geht an beide.

Neun Mitglieder besuchten am 12. März 2010 den **Fonduehöck** in der Cheeserii in Feutersoey.

Der **Vorstand** traf sich zu einer einzigen Sitzung im Saanerhof am 19. Sept. 09.

Nebst den laufenden Vereinsgeschäften beschäftigen uns unsere Partnerbeziehungen, die wir verbessern wollen. Auch wenn wir im Moment kein eigenes Flugzeug betreiben, sehen wir uns gleichwohl als Flugplatzkunden und

FLUGGRUPPE SAANENLAND

als verlängerten Arm des AeCS. Wir werden Wege suchen, die Kommunikation vor Ort zu fördern, sei es mit der Flugplatzgenossenschaft, mit der Air Sarina, mit den Behörden oder mit weiteren Flugplatzbenützern. Die Zielsetzung muss sein: Der Flugplatz Saanen ist Teil der touristischen Infrastruktur und als solcher eine Visitenkarte des Saanenlandes. Die FGS leistet ihren Beitrag dazu.

Die Arbeit für die Fluggruppe macht mir Freude und ich danke allen Mitgliedern, vorab dem Vorstand, für die tatkräftige Unterstützung.

Unsere GV findet übrigens am Freitag, 28. Mai 2010 um 1900 Uhr im Hotel Spitzhorn in Saanen statt. Jeder Fliegerfreund ist dazu herzlich eingeladen.

Der Obmann FGS
Röbi Möhl

8309 Nürensdorf, 20. April 2010

**Inserat
Wasner**

Protokoll der Hauptversammlung

Vom 19. März 2010, im Hotel Seepark, Thun

Anwesend gemäss Präsenzliste:	92 stimmberechtigte Mitglieder
Entschuldigt:	6 Mitglieder

Traktandum 1 Begrüssung der Teilnehmer

Um 19.30 Uhr begrüsst Christian Santschi die anwesenden FVT-Mitglieder und eröffnet die diesjährige Hauptversammlung.

Traktandum 2 Wahl der Stimmenzähler

Als Stimmenzähler werden einstimmig gewählt: Erich Aeberhard, Franz Meyer, Heinz Stalder

Traktandum 3 Protokoll der Hauptversammlung 2009

Das in der Aero-Info 2/09 vom April 2009 abgedruckte Protokoll der Hauptversammlung 2009 wird einstimmig genehmigt und der Sekretärin Barbara Gusset verdankt.

Traktandum 4 Jahresbericht (abgedruckt in Aero-Info 1/10)

Der Jahresbericht des Präsidenten Christian Santschi wurde in der Aero-Info 1/10 vom Februar 2010 publiziert und war so für jedes Mitglied einsehbar.

Der Jahresbericht des Präsidenten wird einstimmig genehmigt.

Traktandum 5 Jahresrechnung 2009 mit Revisorenbericht

Kassier Peter Probst präsentiert den Anwesenden die Jahresrechnung und kommentiert vereinzelte Posten.

Das Eigenkapital resultiert erstmals im Minus mit – Fr. 1050.71.

Zu diesem Resultat haben unter anderem folgende Posten geführt:

- hoher Verlust von der 75-Jahre-Feier (Fr. 38'431.55)
- aufgestaunter Unterhaltsbedarf im Beizli, die Investitionen lagen letztlich 60% über Budget
- höherer Einkaufspreis beim Treibstoff (rund 23% höher als budgetiert)
- nicht budgetierter Einkauf der Merchandise-Artikel (rund Fr. 10'000.-)

Die flüssigen Mittel betragen inkl. dem Kredit an den AeBO Fr. 61'334.14

Die Revisoren Walter Beck und Jürg Blumenstein bestätigen, die Jahresrechnung 2009 kontrolliert und dabei festgestellt zu haben, daß alle Belege lückenlos vorhanden sind und die Buchhaltung ordnungsgemäß geführt wird. Sie empfehlen daher die Jahresrechnung zur Annahme.

Die Jahresrechnung 2009 wird mit 76 Ja-Stimmen zu 16 Enthaltungen angenommen.

Traktandum 6 Décharge-Erteilung an den Vorstand

Die Mitglieder haben Kenntnis über die Tätigkeiten im Vorstand erhalten, insbesondere über die finanziellen Geschäfte. Der Präsident bittet die Anwesenden um die Entlastung des Vorstandes.

Ja:	89
Nein	0
Enthaltungen	3

Traktandum 7 Bauten (SIL)

Der SIL kommt leider nur sehr langsam voran, da es immer wieder grosse Verzögerungen gibt, verursacht durch die verschiedenen Parteien. Die Sitzungen mit dem VBS und der Armasuisse, verliefen frustrierend und ergebnislos. Das VBS sowie der Portfolio-Verwalter, die Armasuisse Immobilien, waren nicht bereit zu verhandeln oder irgendwelche messbaren Entscheide zu fällen.

Unsere laufenden Projekte sind:

Befestigte Strips auf SG-Piste

Die SG-Anrollstrips, welche wir mit 2 x 60 m eingegeben hatten, wurden vom BAZL abgeändert auf 5 x 100 m. Dies wäre aber nicht nötig, und bedeutet für uns einen höheren Materialaufwand. Es wurde beim BAZL entsprechend interveniert und es wird nun geprüft, ob ein Kompromiss geschlossen werden kann (3 x 100 Meter). Der SIL wird frühestens 2011 abgeschlossen sein. Erst danach können die zwei SG-Strips umgesetzt werden.

Übernahme der Parzelle hinter dem SG-Hangar

Die Parzelle, welche wir für die Errichtung eines GOST-Hangars vorgesehen hatten, steht zur Zeit nicht zur Verfügung. Die Armasuisse ist sich nicht schlüssig, ob sie das Gelände selber nutzen will oder nicht und bewilligt deshalb in den kommenden Jahren gar nichts. Falls sich die Armasuisse umentscheiden sollte, müssten wir in 5 Jahren wieder einen neuen SIL einreichen. Um dies zu umgehen, wollen wir nun in das laufende SIL-Verfahren eine Absichtserklärung einbauen, um dieses Land zu erwerben und einen Hangar zu stellen. Ob dies möglich ist, wird zur Zeit beim BAZL abgeklärt.

Perimetererweiterung

Das BAZL empfiehlt uns aus Sicherheitsgründen, den Perimeter links des Taxiways und rechts der Piste zu erweitern. Links vom Taxiway macht es jedoch für uns keinen Sinn, sondern bringt nur mehr Aufwand im Unterhalt und Miete. Rechts der Piste 14 jedoch würde uns eine Erweiterung rechtlich Handhabe geben, um Drachenflieger wegzuweisen, welche unseren Schlepp-Flugzeugen im An- und Abflugbereich in die Quere kommen.

Traktandum 8 Tarife 2010

Der Vorstand schlägt vor, die Tarife 2010 mit Ausnahme der Landetaxen wie 2009 zu belassen. Eine Anpassung der Landetaxen ist notwendig, um die Finanzlage zu entschärfen. Ausserdem ist Thun im Vergleich zu anderen Plätzen tendenziell zu tief bei den Landegebühren. Die Preise wurden wie folgt angepasst:

Externe:

Bis 1000 kg	Fr. 15.-
Bis 2000 kg	Fr. 20.-
Bis 5000 kg	Fr. 40.-
Ab 5000 kg	Fr. 60.-

Interne:

Motorflugzeuge + Helikopter	Fr. 5.40
Segelflugzeuge	Fr. 7.60

Eine Synchronisation der Landetaxen unter allen AeBO-Flugplätzen wurde mehrmals diskutiert, war aber nicht realisierbar.

Über die Annahme der Gebührenordnung wird abgestimmt:

Ja	88
Nein	0
Enthaltungen	4

Traktandum 9 Budget 2010

Aufgrund des schlechten Resultats 2009, wurden ins Budget 2010 nur die Posten mit Priorität 1 aufgenommen, alle anderen Geschäfte werden auf später verschoben. Die SGT kommt dem FVT bei der Rückzahlung der vorgeschossenen Hangartore entgegen, indem sie die Rückzahlung in 2 Raten (2010/2011) bewilligt. Besten Dank für diesen Aufschub.

Über das Budget wird abgestimmt:

Ja	73
Nein	0
Enthaltungen	19

Traktandum 10 Anträge, Statutenanpassungen

H.U. Stauffer hat den Antrag gestellt, den Absatz 13.2 in den Statuten zu ändern:

Bisheriger Wortlaut:

„Vorstandsmitglieder können zwei Ämter in Personalunion bekleiden. Ausge-

nommen davon ist die Besetzung Präsident-Vizepräsident, Präsident-Sekretär oder Präsident-Kassier.“

Neuer Wortlaut, gemäss Vorschlag von H.U. Stauffer:

„Vorstandsmitglieder können in Ausnahmefällen und zeitlich beschränkt – wenn keine anderen Kandidaten zur Verfügung stehen – zwei Ämter in Personalunion bekleiden. Ausgenommen davon ist die Besetzung Präsident-Vizepräsident, Präsident-Sekretär oder Präsident-Kassier.

Die Präsidenten der Tätigkeitsgruppen dürfen, um den Interessenkonflikt zu vermeiden, nicht gleichzeitig ein anderes, tragendes Vorstandsmandat bekleiden.“

Der Präsident C. Santschi gibt zu bedenken, dass diese Statutenänderung zu noch mehr Personalmangel z.B. beim C-Dienst führen würde. Ausserdem sollten kleinere Vorstände angestrebt werden. Er ist zudem davon überzeugt, dass H.U. Stauffer den Antrag aus politischen Gründen (Meinungsverschiedenheiten zwischen den Herren Hans Fuchs, Peter Bylang und dem Antragsteller) gestellt hat. Er empfiehlt den Mitgliedern daher, den Antrag abzulehnen.

Die Abstimmung ergibt folgende Resultate:

Ja	50
Nein	17
Enthaltungen	16

Der Antrag wird somit angenommen.

Traktandum 11 Wahlen / Ehrungen

Ehrung

Mario Gilgen tritt als Beisitzer PR aus dem Vorstand zurück. Die ihm angetragenen Projekte sind erledigt und sind überall auf dem Flugplatz sichtbar. Seine Arbeit wird verdankt und er wird mit Präsent und Urkunde verabschiedet.

Neuwahl Rechnungsrevisor

Neu zu wählen ist ein Rechnungsrevisor, welcher an die Stelle von Jürg Blumenstein tritt. Maja Glauser stellt sich für das Amt zur Verfügung und wird mit Akklamation gewählt.

Wiederwahl des ganzen Vorstandes

Der gesamte Vorstand (ohne Präsident und Vize-Präsident) wird mit Akklamation für die nächsten zwei Jahre wiedergewählt.

Neuwahl des Vizepräsidenten

Als Vize-Präsident stellt sich Arnold Stauffer zur Verfügung. Da er heute Nachmittag einen Unfall hatte, kann er leider nicht persönlich anwesend sein.

Die Abstimmung ergibt folgende Resultate:

Ja	79
Nein	1
Enthaltungen	12

Neuwahl des Präsidenten

Es gab ursprünglich zwei Kandidaten für das Amt des Präsidenten. Zum einen Christopher Clarke, der zur Zeit das Amt des Beisitzers Beizli bekleidet und zum anderen Hans Fuchs, der bis anhin als Vize-Präsident amtierte. Hans Fuchs hat seine Kandidatur jedoch zurückgezogen. Somit steht noch C. Clarke zur Wahl.

M. Lehmann, Vize-Präsident der MFGT stellt C. Clarke einige Fragen dazu, wie er sich die Arbeit als Präsident in Zusammenhang mit den Tätigkeitsgruppen und dem Unterhaltsbetrieb ZeitAir vorstellt. C. Clarke betont, dass er auch weiterhin Wert auf eine gute Zusammenarbeit legt, die Gruppen ihre Unabhängigkeit behalten sollen und P. Bylang seinen Betrieb auch weiterhin auf dem Flugplatz Thun weiterführen können wird.

Somit stellt sich C. Clarke der Wahl:

Ja	72
Nein	0
Enthaltungen	12

C. Clarke ist somit gewählt und wird neuer Präsident des FVT's.

Traktandum 12 Tätigkeitsprogramm 2010

17.4.2010 Flugplatzputzete

August falls es mit dem Flughafen Belp als Austragungsort nicht klappen sollte, springt der Flugplatz Thun ein für die Jubiläumsfeier „20 Jahre Mountain-Flyer“

9.10.2010 Tour de Cervelat

Traktandum 13 Verschiedenes

DVD Flugtage-Thun

Die Modellfluggruppe bietet ein "Jubiläumspaket der Thuner Flugtage" mit insgesamt 3 Artikeln zum sensationellen Preis von Fr. 20.- an. Darin enthalten sind:

- eine Video-DVD
- eine Foto-DVD (mit über 700 hochauflösenden Bildern)
- das Jubiläumsbuch "75 Jahre Modellfluggruppe Thun"

Das Paket ist beim Präsidenten René Walther erhältlich.

Internetauftritt

Hans Eicher hat zusammen mit seinem Sohn Roger den Internetauftritt des FVT's erstellt, welcher nun online ist. Darauf zu finden ist alles Wissenswerte rund um den Flugplatz Thun.

H. Eicher führt kurz durch die sehr ansprechend gestaltete Seite und erläutert ein paar Punkte. Besten Dank für die grossartige Arbeit!

Ende der Hauptversammlung 20:45 Uhr.

Die Sekretärin, Barbara Gusset

FVT Vorstandsadressen

Flugplatz Thun	C-Büro	nach 5x läuten Wei- terleitung an Flug- platzleitung	Tel. 033 / 222 42 14 Fax. 033 / 223 01 73
Flugplatz -Beizli	Beizli		Tel. 033 / 223 06 06
Rundflug MFGT	Hauptnummer	Rundflugche f	Tel. 033 / 223 21 15
Campo Thun	bei SGT-Flugbetrieb	FDL SGT	Mob. 079 / 748 05 02
Präsident FVT	Christopher Clarke Bühlweg 7 3628 <u>Uttigen</u>	MFGT FVT	P: 033 / 345 65 85 G: 033 / 227 63 80 Mob: 079 / 636 33 59 christopher.clarke@hispeed.ch
Vize-Präsident FVT	Arnold Stauffer Däderizstrasse 107 2540 <u>Grenchen</u>	SGT FVT	P: 032 / 342 75 75 G: 032 / 344 02 02 Mob: 077 / 435 87 86 arnold.stauffer@bfh.ch
Sekretärin FVT Aero Info Redaktion	Barbara Gusset Fronholz 314 3661 <u>Uetendorf</u>	MFGT FVT	P: 032 / 511 88 39 G: 031 / 330 30 17 Mob: 079 / 510 41 69 gusset.barbara@bluewin.ch
Mitgliedersekretär FVT Informatik Administrator ResAir- Reservationssystem	Hans Eicher Lärchenweg 2 3700 <u>Spiez</u>	MFGT FVT	P: 033 / 654 04 36 G: 058 / 263 32 42 Mob: 079 / 479 92 93 Fax G: 086/ 0794799293 hans.eicher@sunrise.ch
Kassier FVT	Peter Probst Toffenholzweg 21 3123 <u>Belp</u>	FVT	P: 031 / 819 47 18 Mob: 079 / 454 63 90 probst.p.@bluewin.ch

Flugfeldleiter	Hansueli Stauffer Riedweg 18 3628 <u>Uttigen</u>	MFGT FVT	P: 033 /345 05 77 Mob: 079 / 214 57 47 h.u.stauffer@bluewin.ch
Flugfeldleiter Stv.	Kurt Krebs Giebelmatt 1 3634 <u>Thierachern</u>	MFGT FVT	G: 033 / 222 85 31 Mob: 079 / 651 67 50 zollhaus@garage.honda.ch
Bau-Chef FVT	Fritz Wiedmer Bachweg 1 3634 <u>Thierachern</u>	MFGT FVT	P: 033 / 345 59 46 G: 033 / 346 52 52 Mob: 076 / 514 40 52 wiedmer.fritz@sunrise.ch
Präsident MFGT Thun	Hans Fuchs Rosenbergstrasse 123a 8212 <u>Neuhausen</u>	MFGT FVT FGS	P: 052 / 672 17 93 Mob: 079 / 760 58 59 mfgt@bluewin.ch
Präsident SGT	Daniel Obrist Honeggweg 6 3612 <u>Steffisburg</u>	SGT FVT	P: 033 / 437 96 19 G: 033 / 222 28 77 Mob: 079 / 742 66 68 berger.obrist@bluewin.ch
Präsident GOST	Lang Heinz Mösli 14 3111 <u>Tägertschi</u>	GOST FVT	P: 031 / 721 45 67 Mob: 079 / 218 79 32 hlang@bluewin.ch
Präsident MGT	René Walther Nünenenstrasse 24 3600 <u>Thun</u>	MGT FVT	P: 033 / 335 10 86 G: 033 / 225 25 59 Mob: 079 / 432 78 02 rene.walther@mgthun.ch
Präsident BFC	Peter Züblin Kirchmätteliweg 5 3653 <u>Oberhofen</u>	BFC FVT	P: 033 / 243 27 35 Mob: 077 / 426 19 58 zueblin@bluewin.ch

MFGT-Hangarchef	Peter Bylang Fliederweg 33 3661 <u>Uetendorf</u>	MFGT FVT	P: 033 / 345 33 43 G: 033 / 222 11 88 Mob: 079 / 384 17 33 Fax G: 033 / 222 11 88 peter.bylang@bluewin.ch
SGT-Hangarchef	Adrian Baumann Mönchstrasse 36a 3600 <u>Thun</u>	SGT FVT	P: 033 / 336 07 60 Mob: 079 / 311 22 55 adrian.baumann@unaxis.com
<u>Aero-Info:</u> Redaktorin	Barbara Gusset Fronholz 314 3661 <u>Uetendorf</u>	MFGT FVT	P: 033 / 345 34 67 G: 031 / 330 30 17 Mob: 079 / 510 41 69 gusset.barbara@bluewin.ch
Revisor FVT ab 2010	Maja Glauser Geissberg 70 3510 <u>Freimettigen</u>	MFGT FVT	P: 031 / 791 01 46 Mob: 079 / 755 72 26 majagla@bluewin.ch
Revisor FVT ab 2009	Walter Beck Burgerstrasse 33 3065 <u>Bolligen</u>	MFGT FVT	G: 031 / 372 01 47 Mob: 079 / 405 20 17 wabeck.bolligen@bluewin.ch
Wirt Beizli	Dushyant Zala Steinhaufenweg 13 3645 <u>Gwatt</u>	MFGT FVT	Beizli: 033 / 223 06 06 Mob: 079 / 415 22 77 duzala@zimeonline.com

Inserieren in der Aero-Info

Inserate-Grössen:

	Breite	Höhe
1 Seite	125 mm	180 mm
½ Seite	125 mm	85 mm
¼ Seite	125 mm	42 mm

Preise

	1 Seite	½ Seite	¼ Seite
1 Ausgabe	Fr. 115.–	Fr. 65.–	Fr. 40.–
2 Ausgaben	Fr. 220.–	Fr. 115.–	Fr. 70.–
3 Ausgaben	Fr. 315.–	Fr. 165.–	Fr. 105.–

sämtliche Preise verstehen sich inkl. 7,6% MwSt.

4 Farbendruck (nur auf Umschlagsseiten möglich) Zuschlag Fr. 25.-/Jahr

Erscheinungsweise: 3 x jährlich

Nächster Redaktionsschluss: Ausgabe Nr. 3/10, 17. September 2010, 12 Uhr

Auflage: 500 Exemplare

Druck: schwarz/weiss

Kontakt Redaktion: Barbara Gusset
Frohholz 314
3661 Uetendorf

 **Privat:** 032 511 88 39

 **Geschäft:** 031 330 30 17

E-Mail redaktion@aeroclub-berneroberland.ch

Zwei Aufrufe an die Mitglieder

1. Flugdienstleiter Thun (C-Dienst)

Bei der Durchsicht der Flugdienstleiter-Agenda habe ich festgestellt, dass noch zahlreiche Daten offen sind.

Ich bitte diejenigen Piloten, welche sich noch nicht eingetragen haben, dies so rasch wie möglich nachzuholen. Ich werde demnächst anfangen, die Daten zu vergeben und den betroffenen Piloten per Brief mitzuteilen.

2. Umtausch CH/ICAO Lizenz in JAR-FCL Lizenz / Brief des BAZL vom 24.2.2010 an die betroffenen Piloten

In diesem Schreiben vom BAZL geht es darum, dass die EASA -wenn sie dann kommt- nur JAR Lizenzen übernimmt. Siehe persönliche Pilotenlizenz Feld III -CH-00000/ICAO; gut wäre hier CH-00000/JAR- Feld II PPL(A); Bedingungen zum Umtausch, siehe BAZL Formular 60.970

- a) Kenntnisse JAR-FCL 1 (JAR-FCL- / JAR-OPS Kurs)
- b) Minimum 70 Flugstunden
- c) Radionavigation (z. B: ehemaliges CVFR / BB-Prfg. etc.)
- d) Radiotelefonie (Voice Kurs) Feld XII Radiotelephonie

Die Flugschulen Reichenbach und Thun beabsichtigen im Monat Oktober (an einem Samstag) noch ein Kurs durchzuführen. Kursleiter Ulrich Schneider; Kurszeit 0800 – 1400; Kosten CHF. 50.-

Das Interesse an diesem Kurs und Fragen zum Thema könnt Ihr an Schneider Ulrich (Reichenbach/Kirchdorf) richten.

Achtung! Piloten welche vor 1999 über eine US-Lizenz die CH-PPLA Lizenz erhalten haben und 1999 durch das BAZL auf ein RPPL zurückgestuft wurden, sind vom BAZL nicht angeschrieben worden.

Für diese ist jedoch das Upgrading / Umtauschverfahren auch ein Thema. Sollte es solche Piloten bei uns geben, dann müssten diese aktiv werden und sich ebenfalls erkundigen.

Ich hoffe, dass sich diese Angelegenheit im Verlaufe des Jahres beruhigt. Globalisierung lässt grüssen!

Hansueli Stauffer

Unterwegs zum „Leitbild Thun Airfield“

1. Einleitung

An der HV 2010 des Flugplatzvereins Thun habt Ihr mir das Vertrauen geschenkt. Dafür bedanke ich mich bei Euch.

Zusammen -unterstützt durch den Vorstand- mit Euch, möchte ich am „Leitbild Thun Airfield“ weiter arbeiten.

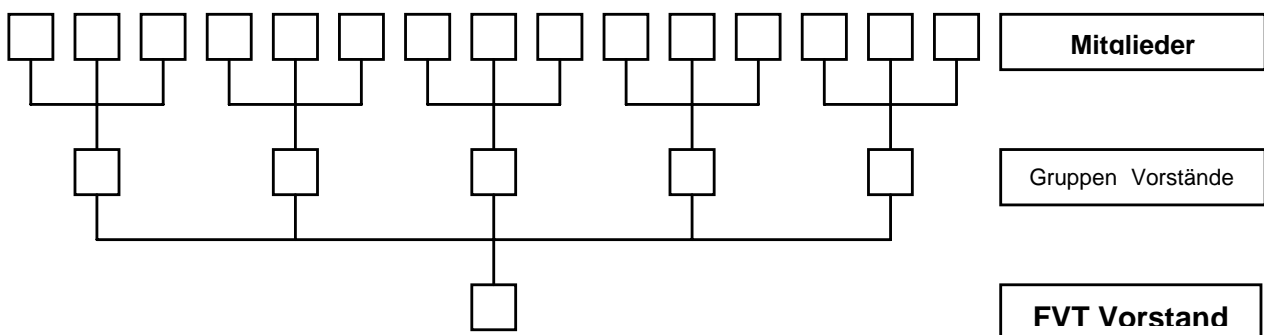
2. Leitbild „Thun Airfield“

Dies sind in etwa die Säulen unseres Leitbildes:

- Sicherheit
- Wirtschaftlichkeit
- Nachhaltigkeit
- Rücksichtnahme
- Transparenz
- Freundlichkeit
- Mit- und Nebeneinander untereinander und nach Aussen
- Sauberkeit

Die Umsetzung dieses Leitbildes ist nur mit Hilfe aller Mitglieder als Haupt-trägerschaft unseres Flugplatzes- möglich.

Ich möchte diese Aussage mit folgender Skizze verbildlichen:



Ihr habt die Vorstände gewählt, welche in Eurem Sinne und mit Eurer Mithilfe das Geschehen auf unserem Flugplatz lenken.

Nur wenn auf dem Organigramm oben etwas einfließt, kann unten etwas gutes, nachhaltiges herauskommen.

Diese Situation verlangt aber auch Euer Engagement und die Bereitschaft, etwas dazu beizutragen. Ihr seid in die Mitverantwortung eingebunden.

3. Investitionen / Finanzen

Da in der Vergangenheit nur moderat investiert wurde, hat sich zwangsläufig ein Nachholbedarf ergeben. Seit 3 Jahren sind wir nun bereits daran, diesen Bedarf zu decken. Trotz diesen Investitionen und den zwar gelungenen, jedoch nicht sehr einträglichen Thuner Flugtage 2009, sind wir nach wie vor in der glücklichen Lage, schwarze Zahlen zu schreiben.

Um nicht in die roten Zahlen „abzudriften“ ist es unumgänglich, neue finanzielle Mittel zu generieren. Wir bemühen uns, unserer „Kasse“ durch Sparbemühungen Sorge zu tragen. Wir werden aber nicht darum herum kommen, unsere Buchhaltung zu hinterfragen und neue Geldquellen zu erschliessen.

Bereits erfolgt:

- wir sparen schon, wo wir können
- leichte Erhöhung der Landetaxen (intern / Gäste) seit März 2010
- Erhöhung der Abstellgebühren für Gäste seit März 2010
- Kosteneindämmung durch Eigenleistungen der Mitglieder

Angedacht sind:

- Weitere Sparquellen erschliessen
- Rückstellungen über den Benzinpreis
- Verkauf von Merchandise / Accessoires
- Akquisition von Sponsoren / Donatorentafel
- ab diesem Jahr sind neu zwei Bau- und Putztage geplant, damit sich alle Mitglieder -verteilt über das Jahr- einbringen können
- vermehrt wollen wir auswärtigen Gruppen unseren Platz schmackhaft machen
- Fehlerhafte Eintragungen im RESAIR sind kostenrelevant. Wenn Ihr nicht mehr genau wisst wie ein bestimmter Eintrag sein sollte, fragt unbedingt nach!

4. Bau- und Putztag, Frühjahr 2010

Am 17.4.2010 wurde der erste Bau- und Putztag 2010 durchgeführt. Bereits zum zweiten Mal konnten ca. 40 Mitglieder begrüsst werden. Wie oben erwähnt kann durch diese Eigenleistung der Mitglieder sehr viel Geld eingespart werden. Der Vorstand des FVT möchte allen treuen Helfern an dieser Stelle recht herzlich danken. Wenn Ihr in nächster Zeit fliegen geht, so dürft Ihr ruhig stolz sein auf Eure Leistung.

Potential ist aber hier noch vorhanden, sind doch lange nicht alle Mitglieder am Bau- und Putztag dabei gewesen. Der zweite Bau- und Putztag soll dazu dienen, den Mitgliedern die am ersten nicht teilnehmen konnten, eine zweite Möglichkeit zu bieten.

5. Bau- und Putztag, Herbst 2010

Der Bau- und Putztag, Herbst 2010 findet wie folgt statt: **Samstag, 23.10.2010**. Mitglieder, welche am Frühjahrs-Bau- und Putztag nicht anwesend sein konnten oder es vergessen haben, merkt Euch bitte dieses Datum.

6. Yes we can....

Ich freue mich, zusammen mit Euch allen, diese Herausforderung anzupacken und in die geplante Richtung umzusetzen. Zu guter letzt möchte ich Euch für das laufende Jahr alles Gute wünschen, vor allem aber auch viele schöne, unfallfreie Stunden in der Luft. Nebst dem Fliegen hoffe ich aber auch auf viele lockere, anregende Begegnungen im Kreise von Fliegerkameraden... warum nicht bei einem kühlen Bierchen.

Freundliche Grüße



Der Präsident FVT, Christopher Clarke

Pistenunterhalt

1. Fakten

Im Jahr 2007 wurde auf dem Waffenplatz Thun durch das VBS ein zertifizierter Naturpark errichtet. Aus diesem Grund dürfen auf der ganzen Thuner Allmend seit Jahren keine Düngemittel mehr eingesetzt werden. Die Schafe, welche noch vor einiger Zeit das Gelände bevölkerten sind leider auch kein Thema mehr. Besucht doch einmal die folgende, interessante Homepage: <http://www.he.admin.ch/internet/heer/de/home/themen/wpl/thun/downloads.parsys.0017.downloadList.71972.DownloadFile.tmp/dflyernaturlow.pdf>

2. Werterhaltung

Es wird zunehmend schwieriger, die Grasnarbe zu erhalten und die Erhaltung der Qualität wird zur echten Herausforderung. Eine Bodenprobe durch die LANDI hat uns dies bestätigt. Wir stehen mit dem VBS in Verbindung und die Biologen sind daran, die Situation -unverbindlich- zu analysieren.

3. Den Mäusen scheint es bei uns zu gefallen

Unsere Mäuse sind kluge, arbeitsame und kreative Tiere und mit der Vermehrung scheint es auch gut zu klappen. Bauern sagen, man soll grundsätzlich nichts unternehmen, weil sich die Population mit der Zeit -durch Seuchen- selber dezimiert. Es ist jedoch schwierig, einfach nur zuzuschauen und die Situation beschäftigt den Bauchef, unsere Bauern/Sachverständigen und mich zunehmend.

4. Wir machen, was wir können

Die Mäusehaufen flach treten, die Löcher mit Humus auffüllen, die Attraktivität heruntersetzen, Mäuse fangen und dergleichen. Wir sind dabei -das geben wir gerne zu- auch etwas ratlos... Professionelle Mäusefänger gibt es nur noch wenige und deren Engagement ist nicht wirklich günstig. Ideen aus Mitgliederkreisen sind daher gefragt und jederzeit willkommen.

5. Gemeinsam sind wir stark

Bereits das zweite Mal setzten wir in diesem Jahr auf der gesamten Flugplatzfläche ein landwirtschaftliches Gefährt ein. Damit wurde altes, dürres Gras und „Miesch“ heraus gestriegelt. Als Nebeneffekt wird der Boden leicht aufgerauht und somit geringfügig gelüftet, ohne dabei die Grasnarbe zu verletzen.

6. Gute Geister

Eines unserer Mitglieder Michael Lanz (GOST)- war wieder bereit, diese Arbeit für uns zu erledigen. Einen halben Tag lang hat uns Michu seine Zeit gratis zur Verfügung gestellt. Lediglich für den Diesel und die Benützung der Geräte müssen wir seinem Sohn einen symbolischen Beitrag entrichten. Lieber Michael, einmal mehr herzlichen Dank im Namen unserer Mitglieder!



7. Fazit

Wir bleiben in dieser Sache am Ball, sind aber dankbar für konstruktive Ideen und sachdienliche Vorschläge. Einmal mehr, unser Kapital sind die Mitglieder als Trägerschaft unseres schönen Flugplatzes, ihr Know-how, ihre Infrastruktur, ihre Manpower und dergleichen.

Ihr dürft stolz sein -die Existenz von Thun Airfield- ist grösstenteils Euer Verdienst!

Euer Flugfeldleiter, Hansueli Stauffer

Umzäunung, Annex 14 ICAO

1. Vorgeschichte

Der Annex 14 ICAO verlangt, dass Flugplätze aus Sicherheitsgründen eingezäunt werden müssen. Im Frühjahr 2009 hat eine Anhörung mit dem BAZL stattgefunden. Anwesend war damals auch ein Vertreter des Waffenplatzes Thun. Zu diesem Zeitpunkt wurde festgehalten, dass wir zwar nicht auf dem Flugfeld, jedoch rund um den Hangar etwas unternehmen müssen und dies bis Ende 2009. Dies wurde intern in Frage gestellt und ein Missverständnis mit dem BAZL hat die Sache nun zusätzlich verzögert. Nun haben wir jedoch eine Terminfrist erhalten, das verlangte Konzept bis Ende 2010 umzusetzen.

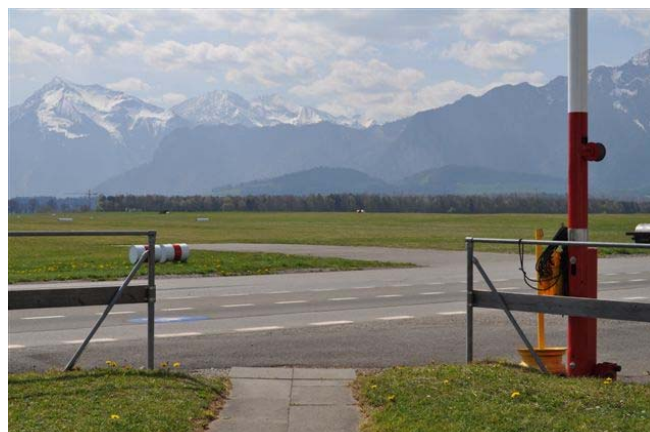
2. Absperrung nördlich des Vorplatzes / Zufahrt Vorplatz

- Die Zufahrt zum Vorplatz ist unmissverständlich zu signalisieren und physisch abzusperren.
- Das bestehende Absperrseil zum Vorplatz kann vorläufig belassen werden, muss aber z.B. mit Tafeln „Zutritt nur für Berechtigte“ ergänzt werden.
- Die Zufahrt ZEITAIR und GOST (Anhänger) muss neu geregelt werden.



3. Vorplatz beim C-Büro

- Der Durchgang zur Panzerpiste muss mit einem Tor geschlossen werden, mit dem Vermerk: „Zutritt nur für Berechtigte“.





- Der Durchgang vom Vorplatz unterhalb des C-Büros zum Hangarvorplatz muss ebenfalls geschlossen werden mit dem gleichen Vermerk. Ich stelle mir hierfür eine Pendeltüre oder -barriere vor.



- Das Tor vom Parkplatz zum Vorplatz beim C-Büro kann entfernt und eventuell an einem anderen Ort verwendet werden, da dieser Vorplatz schlussendlich als Zuschauerraum mit entsprechender Anschrift gilt.

1. Durchgang vom Vorplatz zur Panzerpiste



- Diesen Durchgang lassen wir vorläufig offen -wie gehabt- und es wird eine Anschrift „kein Durchgang zum Flugplatz“ geben.

5. Durchgang von der Panzerpiste auf den Hangar-Vorplatz

Das ist noch eine Knacknuss! Das Absperrseil während dem Flugbetrieb einzuhängen macht keinen Sinn. Eventuell müssen wir etwas auf den Boden zeichnen oder Tafeln setzen, welche für die Freizeitsportler eindeutig im Sichtfeld sind, uns jedoch nicht behindern.



Bei dieser Gelegenheit sei einmal mehr erwähnt, dass wir nicht mit laufendem Motor über die Panzerpiste rollen „müssen“...das heisst, wir haben dort nie Vortritt!! (toter Winkel, Geschwindigkeit der Roller wird unterschätzt).

Den Wochenendstandort des Flugplatz-Busses muss neu definiert werden. Er kommt neu wieder beim Windsackmast zu stehen.

6. Die Situation auf der Panzerpiste sieht neu wie folgt aus



7. Schlussbemerkung

Im Zusammenhang mit den erwähnten „Absperr-Projekten“ suchen wir noch helle Köpfe, welche Ideen zu nachhaltigen Lösungen zu erschwinglichen Kosten bereit haben. Gerne nehme ich gute Ideen und Vorschläge entgegen und freue mich darauf, dem BAZL bis Ende Jahr eine konstruktive Lösung als Vollzugsmeldung präsentieren zu können.

Euer Flugfeldleiter, Hansueli Stauffer

Rückblick auf die Flugplatzputzete 2010

Schönes Wetter, etwas kühl am Morgen, der Parkplatz beim Hermann Geigerhangar ist abgesperrt und schon treffen die ersten Kameraden beim Beizli zum Morgenrapport – Arbeitsbesprechung ein.



Der Luftraum sei in ganz Europa geschlossen worden, extra für unseren Putztag meint Hansueli Stauffer.

Die Arbeiten verteile ich und gebe die nötigen Infos an die einzelnen Gruppen: Piste, Vorplätze – Parkplätze, Signalplatz, Beizli, C Büro, B Büro etc.

Über 40 Mitglieder des FVT machen sich eifrig an die Arbeit! Sie alle machen an diesem speziellen Anlass mit, weil ihnen bewusst ist, dass der Flugplatz Thun, *Thun Airfield* etwas besonderes ist! Natürlich auch um die Kosten für das Hobby nicht noch mehr in die Höhe schiessen zu lassen.

Die folgenden Bilden sollen einen Einblick geben in die Arbeit sowie den gemütlichen und geselligen Teil vom Putztag 2010.

Ein grosses Dankeschön an unseren Expräsidenten Christian Santschi, der das Apéro gespendet hat zusammen mit Gugger Samy! Der Lachs hat allen geschmeckt, es gab keine Resten!

Nun möchte ich allen Mitglieder herzlich danken für diesen wunderbaren Tag, mit einem Ertrag der sich sehen lässt!

Schöne Flüge und many happy landings!
Bauchchef Fritz Wiedmer



Es wurde eifrig gestrichen....



...gemeinsam wurde grosses errichtet...

Es wurde
ausgebessert...

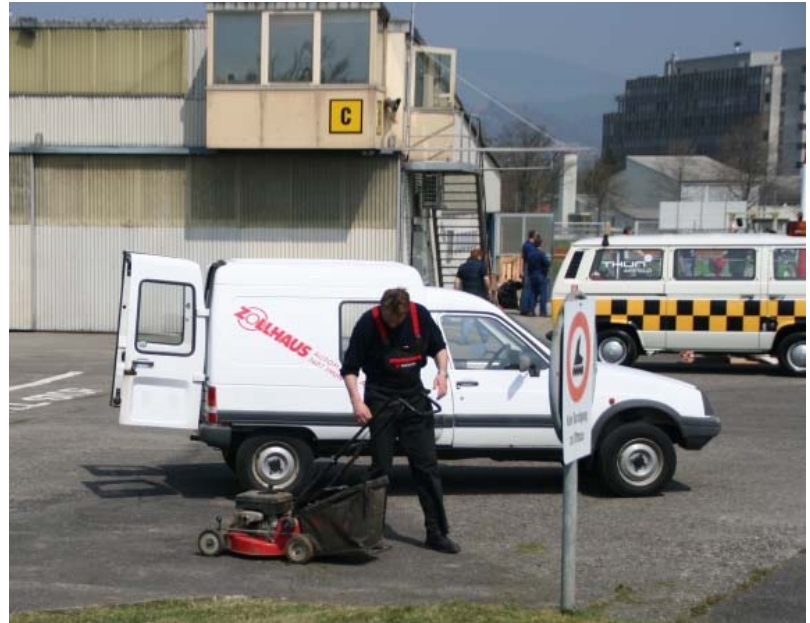




...es wurde gegraben, verlegt, gejätet...



...gebohrt



und gemäht.



Und für das feine Apéro am Mittag sorgten Samy Gugger und Christian Santschi!



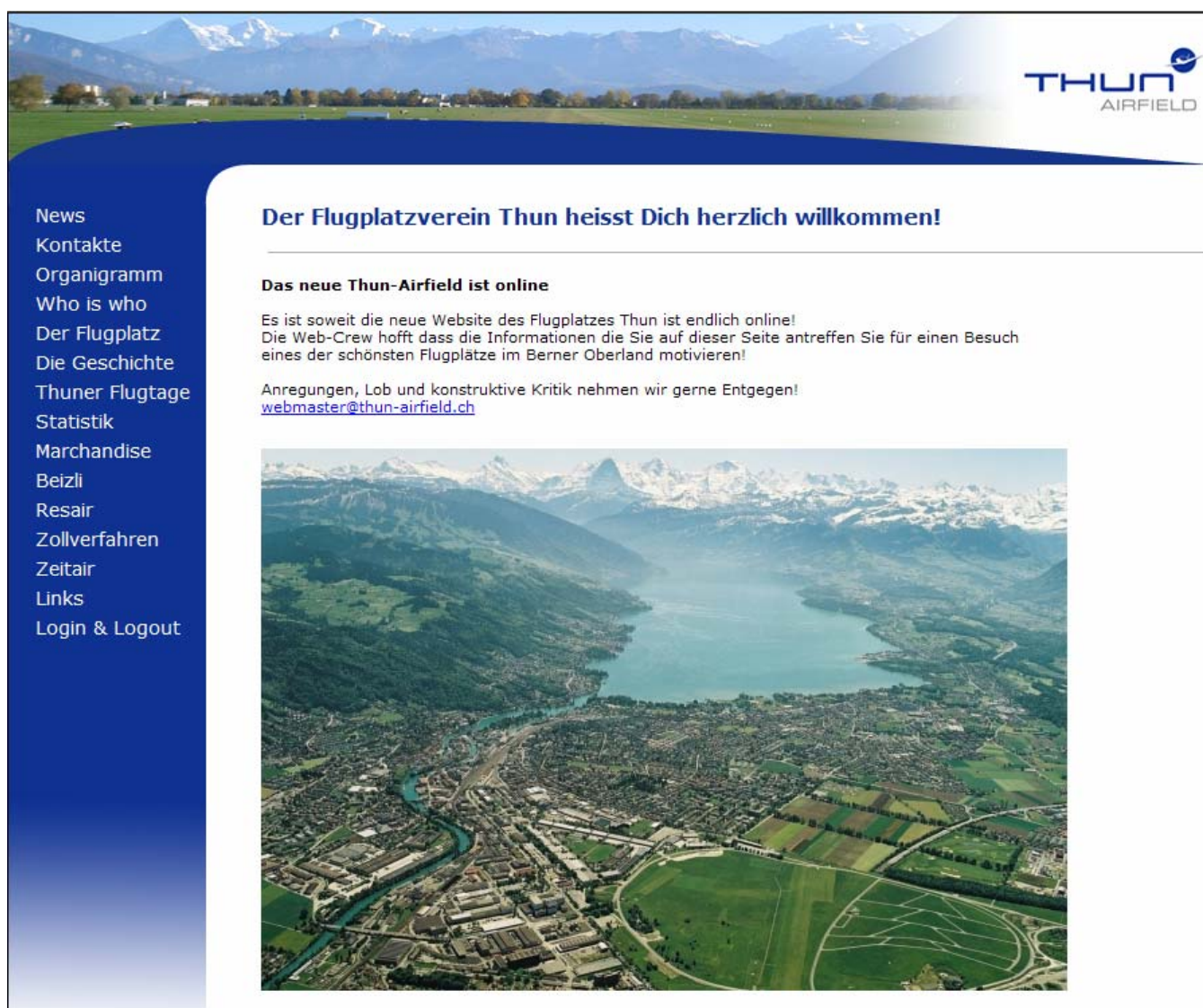
Der Flugplatz Thun hat eine neue Website

<http://www.thun-airfield.ch/>

Der Login Bereich für interne Dokumente ist nur für Mitglieder des Flugplatzvereins Thun (FVT) zugänglich, das Passwort kann beim Webmaster per Mail angefragt werden.

Der Webmaster Roger Eicher freut sich über Anregungen und Vorschläge. Ziel ist es, einen lebendigen Intranet Auftritt zu betreiben.

Schaut doch mal rein!





Protokoll der 43. Hauptversammlung / 2010

Freitag, 12. März 2010, 19.30 Uhr, Hotel Freienhof Thun

Anwesend gemäss Präsenzliste:	53 Aktivmitglieder
	0 Schüler
	3 Probemmitglieder
	<u>1 Passivmitglied</u>
Total	57 Mitglieder
Entschuldigt:	8 Mitglieder

1. Begrüssung / Traktandenliste / Wahl der Stimmzähler

Der Präsident Hans Fuchs begrüsst die in grosser Zahl erschienen Mitglieder und Peter Probst (Buchhalter) als Gast.

Er stellt fest, dass die Einladung zur Hauptversammlung 2010 termingerecht erfolgt ist. Wahlberechtigt sind Aktiv- und Ehrenmitglieder.

Thomas Bachofner stellt einen Änderungsantrag zur Traktandenliste; er wünscht, dass das Traktandum 12 vor den Wahlen diskutiert wird. Die Abstimmung ergibt folgendes Resultat:

Dafür:	30 Stimmen
Dagegen:	9 Stimmen
Enthaltungen:	11 Stimmen

Als Stimmzähler werden Hansueli Schürch, Edy Brechbühl, Christian Santschi und Thomas Bachofner einstimmig gewählt.

2. Protokoll der 42. Hauptversammlung vom 6. März 2009

Das vor der HV publizierte Protokoll der 42. Hauptversammlung 2009 wird einstimmig genehmigt und verdankt.

3. Jahresbericht des Präsidenten

Der Jahresbericht des Präsidenten wurde vor der Hauptversammlung veröffentlicht. Es werden keine Fragen gestellt. Der Jahresbericht wird einstimmig genehmigt.



Hans Fuchs ergänzt, dass im Jahr 2009 mit 959 geflogenen Flugstunden 14 Stunden weniger generiert wurden als im Vorjahr.

Die Anzahl der Mitglieder blieb praktisch konstant.

4. Jahresbericht der Flugschule

Der Jahresbericht der Flugschule wurde ebenfalls im Vorfeld der Hauptversammlung publiziert. Die Mitglieder wünschen keine ergänzenden Ausführungen und stellen keine Fragen. Der Jahresbericht wird einstimmig genehmigt.

5. Jahresrechnung 2009 mit Revisorenbericht

Hans Fuchs stellt Peter Probst vor und dankt ihm für die geleistete Arbeit, welche mit Applaus verdankt wird. Peter Probst erläutert die Jahresrechnung 2009 und geht auf die einzelnen Positionen im Detail ein.

Auf der HB-CIE wurden Abschreibungen von Fr. 12'000.- vorgenommen. Alle unsere Flugzeuge sind nun praktisch auf Null abgeschrieben. In der Erfolgsrechnung ist der Effekt aus dem Unfall der Aquila enthalten. Bei der HB-CIT wurden Fr. 20'000.- an Rückstellungen gebildet, bei der HB-CIE Fr. 10'000.-. Im Jahr 2009 fiel markant weniger direkter Aufwand an als budgetiert. Somit verzeichnet die MFGT einen Jahreserfolg von Fr. 3'000.-.

Die Bilanz wird ebenfalls detailliert präsentiert. Aktuell verfügt die MFGT über liquide Mittel im Umfang von Fr. 453'000.--. Somit steht sicher genug Geld für den Kauf eines Flugzeuges als Ersatz für die Aquila zur Verfügung.

Die MFGT steht finanziell gesund da und ist ausreichend finanziert.

Der Revisorenbericht wird präsentiert. Es wird darauf hingewiesen, dass die Buchhaltung und Erfolgsrechnung in guter und aufwändiger Arbeit, sauber geführt und statutenkonform erstellt wurde. Alle Belege sind vorhanden. Die Revisoren Jonas Winkler und Edy Brechbühl empfehlen der Hauptversammlung die Genehmigung der Jahresrechnung. Zudem danken sie allen Beteiligten für die gute Arbeit.

Die Jahresrechnung wird ohne weitere Fragen wie folgt genehmigt:

Dafür: 53 Stimmen

Dagegen: 0 Stimmen

Enthaltungen: 0 Stimmen

6. Budget 2010

Das Budget 2010 wird durch Peter Probst erläutert. Für 2010 werden 900 Stunden budgetiert; somit wird mit einem Flugertrag von Fr. 218'000.- gerechnet. Der direkte Aufwand wird mit Fr. 215'000.- veranschlagt. Unter Berücksichtigung der übrigen Erträge und Aufwände wird ein Gewinn von Fr. 8'000.- budgetiert.

Die Abstimmung zum Budget ergibt folgendes Resultat:

Dafür: 45 Stimmen
Dagegen: 2 Stimmen
Enthaltungen: 4 Stimmen

Hans Fuchs dankt Peter Probst für die sehr gute, professionelle und angenehme Zusammenarbeit.

Beni Lysser äussert sich zum Treibstoffzuschlag und zeigt das Beispiel seiner Auslandsreise auf. Für ihn ist die aktuelle Situation mit dem Zuschlag nicht transparent und aussagekräftig. Die pro und kontra werden im Plenum ausgiebig diskutiert. Es folgt die Abstimmung ob der Treibstoffzuschlag beibehalten werden soll:

Dafür: 24 Stimmen
Dagegen: 2 Stimmen
Enthaltungen: 12 Stimmen

7. Décharge des Vorstandes

Die Abstimmung zur Entlastung des Vorstands ergibt folgendes Resultat:

Dafür: 36 Stimmen
Dagegen: 0 Stimmen
Enthaltungen: 5 Stimmen

Daraufhin dankt der Präsident für das entgegengebrachte Vertrauen.

8. Aufnahme von Neumitgliedern

Folgende Probemitglieder sind zur Aufnahme vorgeschlagen:

- Mario Bolla
- Jörg Lutz
- Daniel Wampfler
- Michael Breus
- Daniel Wenger

Michael Breus und Daniel Wenger mussten sich leider für die HV entschuldigen. Hans Fuchs stellt sie kurz vor. Mario Bolla, Jörg Lutz und Daniel Wampfler stellen sich kurz persönlich den Mitgliedern vor.

Die fünf vorgeschlagenen Probemitglieder werden einstimmig und mit Akklamation definitiv in die Motorfluggruppe aufgenommen.

12. Problematik MFGT/Flugplatzchef

Hans Fuchs führt in das Thema ein. Wie schon anlässlich einer Aussprache zwischen Hans Ueli Stauffer und dem Vorstand der MFGT an einer Vorstandssitzung, übernimmt Alexander Harte (Vorstandsmitglied) die Moderation dieses Traktandums (neustes und unbefangenes Mitglied im Vorstand, Jurist). Alexander Harte stellt sich kurz vor und führt anschliessend durch die Präsentation. Dem Vorstand ist es wichtig eine Eskalation zu vermeiden und den nun seit Jahren schwebenden Konflikt zu bereinigen. Da der Konflikt öffentlich wurde und alle Mitglieder der MFGT im Dezember 2009 mit einem Brief über die Situation informiert wurden, war es unumgänglich das Thema für die HV zu traktandieren. Alexander Harte zeigt die Entstehung und den Verlauf des Konflikts auf.

Thomas Bachofner ergreift das Wort und stellt fest, dass die Massnahme, H.U. Stauffer als Fluglehrer bis auf weiteres zu dispensieren, nicht adäquat und übertrieben ist. Er wünscht eine Abstimmung, um diesen Entscheid des Vorstandes rückgängig zu machen.

Kurt Böhlen stellt einen weiteren Antrag; nämlich dass der Vorstand das Problem innerhalb eines Jahres lösen soll.

Es folgt eine sehr lange, intensive und manchmal auch gehässige Diskussion im ganzen Plenum. Es werden viele Argumente und Gegenargumente aufgezählt; es gibt zahlreiche Voten aus den Reihen der Mitglieder. H.U. Stauffer und Peter Bylang geben beide ihr Statement ab. Die Haltungen der beiden Seiten gehen weiterhin auseinander, es bleiben Differenzen bestehen. Nach langer Diskussion unter allen Mitgliedern zieht Thomas Bachofner seinen Antrag zurück.

Die Abstimmung zum Antrag von Kurt Böhlen, dass der Vorstand das Problem innerhalb eines Jahres lösen muss, ergibt folgendes Ergebnis:

Dafür:	19 Stimmen
Dagegen:	6 Stimmen
Enthaltungen:	21 Stimmen



9. Wahlen

H. U. Stauffer wünscht eine geheime Abstimmung. Die Abstimmung hierzu ergibt folgendes Resultat:

Dafür: 13 Stimmen
Dagegen: 30 Stimmen
Enthaltungen: 7 Stimmen

Nun stellt H.U. Stauffer den Antrag, Arnold Stauffer als Präsident wählen zu lassen. Dieser ist jedoch nicht Mitglied, womit der Antrag ungültig ist.

a) Wahl des Präsidenten

Hans Fuchs stellt sich für ein weiteres Jahr als Präsident zur Verfügung. Es folgt die Abstimmung:

Dafür: 23 Stimmen
Dagegen: 9 Stimmen
Enthaltungen: 18 Stimmen

Hans Fuchs wird für die gute Arbeit und den sehr grossen Einsatz ein herzliches „Dankeschön“ ausgesprochen.

b) Wahl des übrigen Vorstandes

Hans Fuchs informiert über die Wechsel im Vorstand. Fritz Spieler und Walter Zbinden treten leider aus dem Vorstand zurück. Er verdankt ihren grossen und langjährigen Einsatz zum Wohle der MFGT und überreicht ein kleines Präsent.

Hans Fuchs schlägt der HV Pascal Bähler und Richard Stamm für den Einsitz im Vorstand vor. Die beiden werden einstimmig und mit Akklamation in den Vorstand der MFGT gewählt.

Der restliche Vorstand, bestehend aus Peter Bylang, Franz Meyer, Markus Lehmann, Alexander Harte und André Brand, stellt sich ebenfalls für ein weiteres Jahr zur Verfügung und wird einstimmig mit Akklamation wiedergewählt.

c) Wahl der Kontrollstelle

Als Nachfolger von Edy Brechbühl wird Jürg Blumenstein vorgeschlagen. Jonas Winkler stellt sich für ein weiteres Jahr zur Verfügung. Jonas Winkler (3. Amtsjahr im Sinne einer Ausnahme) und Jürg Blumenstein werden einstimmig und mit Beifall als Revisoren gewählt.



10. Mitgliederbeiträge / Flugpreise 2010 / Pauschale

Der Präsident beantragt keine Preiserhöhungen.

Der Mitgliederbeitrag bleibt bei Fr. 300.-. Die Flugpreise bleiben unverändert:

Piper Archer	Fr. 264.- je Stunde
Cessna 172	Fr. 243.- je Stunde

Der Benzinzuschlag verbleibt bei 6%.

Die Pauschale beträgt unverändert Fr. 720.-; es ist weiterhin möglich, die Pauschale unterjährig zu lösen (inkl. dem ganzen nächsten Jahr).

Abstimmung:

Dafür:	48 Stimmen
Dagegen:	0 Stimmen
Enthaltungen:	0 Stimmen

Weiter informiert Hans Fuchs, dass die Cessna 182 von Peter Bylang zu Fr. 330.- je Stunde von MFGT-Mitgliedern gechartert werden kann. Voraussetzung ist eine Erfahrung von mindestens 500 Flugstunden; die weiteren Bedingungen können direkt bei Peter Bylang abgeklärt werden.

11. Beschaffung Flugzeug

Hans Fuchs stellt die aktuelle Situation den Mitgliedern dar und präsentiert dabei eine ausführliche Dokumentation via Beamer. Die Flugstunden, die auf LSA erbracht werden, akzeptiert das BAZL neu voll und ganz. Somit kommen für die Nachfolge der Aquila auch LSA-Flugzeuge in Betracht.

Er präsentiert den Vorschlag des Vorstandes (Piper Sport, Tecnam 2002JF und Robin Dauphin 2+2) detailliert. Nach einer ersten ausführlichen Diskussion wird abgestimmt, ob die Mitglieder auf alte, bewährte Technologie (Lycoming Motoren) setzen wollen oder auf die neue Generation mit Rotax-Motoren.

Abstimmung zu alte, bewährte Technologie (Lycoming Motoren):

Dafür: 7 Stimmen

Abstimmung neue Generation (Rotax-Motoren):

Dafür: 29 Stimmen

Enthaltungen: 14 Stimmen

Somit verbleiben aus dem Dreier-Vorschlag noch die Piper Sport und die Tecnam 2002JF.

Die Tecnam konnte schon in Thun getestet werden. Dasselbe muss sicher auch noch mit der Piper Sport geschehen. Die Aquila war auch in der näheren Evaluation und fiel aus folgenden Gründen aus dem Rennen; Der Vorstand wollte einen Dreier-Vorschlag präsentieren, die Flugleistungen sind etwas schlechter als die der Konkurrenten, sie ist etwas teurer, da sie in Kunststoff gefertigt ist kann sie nicht in Thun gewartet werden und die Unfallursache ist nach wie vor unklar.

Die Vor- und Nachteile der einzelnen Flugzeuge werden lange und ausgiebig im Plenum diskutiert; zahlreiche Argumente werden ausgetauscht. Aufgrund der Diskussion zeichnen sich Vorteile für die Piper Sport ab. Es folgt die Abstimmung zum Antrag: Der Vorstand testet zusammen mit der Flugschule die Piper Sport in Thun. Wenn das Ergebnis überzeugt, beschafft die MFGT eine solche Maschine und informiert die Mitglieder.

Dafür: 23 Stimmen
Dagegen: 14 Stimmen
Enthaltungen: 8 Stimmen

In der Zwischenzeit werden weitere Abklärungen getroffen (wie z.B. die konkrete Lieferfrist). Je nach Situation muss versucht werden eine Cessna 172 einzumieten.

13. Offene Diskussion / Dialog

Aufgrund der bereits ausführlich geführten Diskussionen anlässlich dieser HV gibt es hier keine weiteren Voten.

14. Tätigkeitsprogramm 2010

Das Tätigkeitsprogramm wird vorgestellt. Es ist dem der Vorjahre ähnlich:

- Die Refresher-Kurse finden an folgenden Daten statt (24.2./04.3./13.03. 2010).
- Der eintägige Gruppenausflug wird am 5. Juni 2010 durchgeführt. Hier wird kein Reservedatum fixiert.
- Der 2. Gruppenausflug findet am 28. und 29. August 2010 statt. Das Reservedatum wurde auf den 4. und 5. September 2010 festgelegt.
- Der „Summer Fly Out“ wird zwischen Mai und September jeweils am Mittwoch, evtl. Freitag (ab 17.00 Uhr) durchgeführt.



MOTORFLUGGRUPPE THUN

- Der LPC (language proficiency course) mit Hans Fuchs findet an folgenden Abenden statt; 25.03./08.04./15.04./29.04. 2010 (19.30 – 22.00 Uhr).
- Der Putztag wird am 17. April 2010 stattfinden.
- Ein Wetter-Refresher wird am 6., 13. und 20. November 2010 geplant.
- Die Hauptversammlung 2011 findet am 11. März 2011 statt.

15. Anträge

Es sind keine schriftlichen Anträge eingegangen, so dass auch nicht über solche diskutiert oder abgestimmt werden muss.

16. Verschiedenes

Die Hauptversammlung des Flugplatzvereins findet am 19. März 2010 statt. Christian Santschi erwartet viele Mitglieder aus den Reihen der MFGT.

Falls jemand einen ICAO-Ausweis in eine JAR-Pilotenlizenz umwandeln will oder muss, kann der sich bei Ueli Schneider, Kirchdorf melden.

Die Language-Stufe 4 (LPR) kann ab Verfall innerhalb von 3 Jahren mittels proficiency-check wiedererlangt werden. Besser ist jedoch, sie gar nicht erst verfallen zu lassen.

Schluss des offiziellen Teils der Hauptversammlung: 22.50 Uhr.

Im Anschluss wird den Anwesenden ein Imbiss serviert; das Essen offeriert von der Motorfluggruppe Thun.

Thun, 14. April 2010

MOTORFLUGGRUPPE THUN

Fürs Protokoll: André Brand

Aquila Ersatz - Besuch an der AERO in Friedrichshafen

Die AERO 2010 liegt hinter uns. Ich habe mir Antworten von den Piper-Leuten erhofft, wann wir ein Piper Sport-Flugzeug in Thun Probe fliegen könnten. Leider war ausser einem vagen "in 30 to 60 days, there should be a model available" nichts konkretes zu erfahren. Schade eigentlich, besticht doch die Piper Sport mit grossartigen Performance-Werten auf dem Papier, grosszügigen Platzverhältnissen unter der Vollsichthaube, ist sauber gefertigt und sieht erst noch schön und schnittig aus.

Wir konnten uns auch mit den Generalvertretern Deutschland - sie sind zuständig für die Schweiz - unterhalten. Auch diese Gespräche ergaben nichts greifbares. Es scheint, die Zusammenarbeit Czech Sport Aircraft mit Piper sei weit schwieriger zu bewerkstelligen als angenommen.

Wir bleiben am Ball und versuchen anderweitig eine Maschine zu bekommen für unsere Tests in LSZW. Die Motorfluggruppe Thurgau in Lommis hat eine Maschine bestellt, noch bei Czech Aircraft, und kann das Flugzeug demnächst in die Schweiz überfliegen. Wir sind mit den Verantwortlichen in Lommis schon länger in Kontakt und hoffen auf diesem Weg die Erprobung durchführen zu können.

Eine weitere Sportcruiser steht in Buochs. Hierbei handelt es sich um eine im Eigenbau erstellte Maschine, die aber durchaus den anderen Modellen entspricht und aussagekräftig wäre für unsere Tests. Noch ein Sportcruiser, diesmal in Italien beheimatet, könnten wir nach Thun holen, allerdings würden die längeren Überflüge die Sache verteuern. Wie schon erwähnt, wir bleiben am Ball und sehen welche Option am ehesten Früchte trägt, will heissen wo kommen wir am ehesten zu unseren Versuchsflügen.

An der AERO haben wir auch die AT3 angeschaut. Vertreter der Berner Alp-Air waren vor Ort und haben uns von ihren Erfahrungen mit dem Polnischen Flugzeug erzählt. Die Flugschule in Bern verfügt über 3 Maschinen dieses Typs. Sie sind von den Leistungen und der technischen Verfügbarkeit im Schulbetrieb überzeugt. Willy Kunz hat uns die AT3 am 24. April 2010 zum Testflug zur Verfügung gestellt. Der entsprechende Bericht findet sich gleich anschliessend. Bei der AT3 handelt es sich um ein Flugzeug mit VLA-Zulassung.

Den Tecnam-Stand haben wir auch besucht an der AERO. Die J 2002 haben wir bereits in Thun erprobt. Die Leistungen waren überzeugend, einzig die Platzverhältnisse im Cockpit wurden nicht immer positiv bewertet. Mittlerweile gibt es die Tecnam

J 2002 auch als LSA mit einem Permit to fly. Diese Variante wäre rund 15'000 Euro billiger zu haben als das VLA-zertifizierte Modell, das selbstverständlich immer noch zur Verfügung steht. Die Lieferfrist beträgt nach wie vor etwa 5 Monate für diesen Typ.

Aquila habe ich besucht und mich länger mit Martin Just, dem technischen Piloten, unterhalten. Auch er verfügt über keinerlei Informationen, was zum Stillstand des Rotax-Motors im letzten Juli geführt hat. Angesprochen auf das Fehlen des Windmillings bei Rotax-Motoren mit Getriebe, hat er mir von seinen Flugversuchen berichtet. Der Propeller stand nur still in einer stark überzogenen Fluglage nahe am Stall und begann sofort wieder zu drehen sobald die Geschwindigkeit zunahm. Was letztlich zur Notlandung unserer Aquila führte ist weiterhin offen, es gilt den Unfallbericht abzuwarten.

Bericht Probeflug AT3 in Thun

Am 24.4.2010 war die polnische AT3 bei uns in Thun zu Gast. Das Flugzeug besticht nicht unbedingt durch Schönheit oder schnittige Linien, wohl aber durch eine solide Fertigung und ansprechende Flugleistungen.

Das Einsteigen ins Flugzeug ist problemlos, ohne über die Sitze steigen zu müssen. Die Sitzposition, leicht liegend, ist angenehm. Eine Sitzverstellung sucht man allerdings vergeblich. Die einzige Möglichkeit die Sitzstellung anzupassen sind Kissen die über die Sitze gestülpt werden. Für mich waren die Pedale ohne Zusatzkissen erreichbar, die Bremsen voll bedienbar mit durchgestreckten Beinen. Der Knüppel lag aber genau da, wo ich ihn haben möchte. Das Cockpit ist relativ geräumig, die Instrumentierung aufgeräumt und übersichtlich. Zwischen den Sitzen, leicht erhöht auf einem Piedestal befindet sich der mechanische Flaphebel. Die Bedienung ist etwas gewöhnungsbedürftig, muss der Hebel doch kurz gedrückt werden, um den Sperrknopf zu lösen und die gewünschte Position zu selektieren.

Der Triebwerkstart ist problemlos, für uns ungewohnt die Drehzahlen, da die direkten Motorumdrehungen angezeigt werden und nicht die des Propellers. So ergibt sich eine Standlaufdrehzahl von 2500 RPM, bei andern Flugzeugen entspricht das der Startleistung.

Die AT3 verfügt über ein frei schwingendes Bugrad. Eine Motorleistung von 3000 RPM während des Rollens erlaubt die Steuerung über die Seitenruder ohne die Bremsen zu betätigen, dies auch auf unserem zur Zeit ziemlich holprigen Rollweg in Thun. Der Preflight-Motorcheck gemäss Checkliste besteht aus einem Magnetcheck bei hohen 4000 RPM, danach wird Vollgas gesetzt und die Drehzahl muss sich über 5000 RPM

einpendeln. Gemäss Willy Kunz ist bei dieser Maschine die Vergaservereisung problematisch. Deshalb werden auch Starts mit gezogener Vergaservorwärmung gemacht, ein NO GO bei anderen Flugzeugen. Auch wir haben die Vergaservorwärmung für den Start gezogen, trotz Temperaturen von 21°C. Die Leistungseinbusse beträgt gerade mal 100 Touren bei einer Startleistung von 5300 RPM. Nach etwa 300 m T/O-Roll fliegt die AT3 und ein leichtes Nachlassen am Knüppel erlaubt die Geschwindigkeit auf 65 kts für den Steigflug zu erhöhen. Unsere Voltenhöhe erreiche ich anfangs Downwind, die Tanks sind halbvoll und weder Willy noch ich sind "Bretzelibuebe". Die Aussen-temperatur von 21°C entspricht einem Temperaturwert von Standard +10° in Thun.

Turning Base setze ich 15° Flaps, kein Ballooning, keine Lageänderung am Flugzeug. Die Speed halten wir bei 75 kts mit ca 4000 RPM. Im Final reduziere ich auf 65 kts und setze Flaps Full. Auch hier wiederum kein Ballooning und die Anfluggeschwindigkeit lässt sich problemlos mit dem Gashebel halten. Die schönsten Landungen, sagt Willy, gibt es wenn du 2000 RPM Motorleistung im Flare stehen lässt. das Resultat liess sich sehen.

Den zweiten Anflug machen wir bewusst zu hoch. Wir bleiben auf Voltenhöhe bis weit in den Final hinein. Den Piper Archer hätte ich aus dieser Lage nicht mehr landen können, von der Aquila ganz zu schweigen. Ich reduziere die Geschwindigkeit auf 65 kts, setze Full Flaps, Gashebel idle und kurz darauf ist der "aiming point" da wo er hingehört für eine saubere Landung. Wir testen auch noch die Möglichkeit am Knüppel zu stossen und die Geschwindigkeit bis maximal 85 kts ansteigen zu lassen. Am Horizont sehe ich nur noch Wiesen, die Geschwindigkeit nimmt langsam zu bis etwa 80 kts und schon müssen wir abflachen und Gas geben, wir sind bereits zu tief. Auch die zweite Landung kein Problem. Wir verlassen die Piste und rollen zum Standplatz ohne die Bremsen zu brauchen für die Steuerung. Nur für das Eindrehen in die endgültige Parkposition benutze ich die Bremsen, das Flugzeug dreht praktisch an Ort. Wichtig ist es, dass Bugrad wieder gerade zu stellen, hierzu brauchten wir ziemlich viel Motorleistung im unebenen Gelände.

Mein Gesamteindruck: die AT3 ist ein grossartiges Schulfugezeug. Anfängerschulung ist überhaupt kein Problem, das Flugzeug lässt sich leicht und genau steuern und bietet keine Probleme im Anflug in Bezug auf Speedcontrol. Nachteilig die etwas geringe Zuladung von 212 kg bei der HB-SRC, die wir getestet haben. Für längere Streckenflüge kann sich das nachteilig auswirken. Im Schulbetrieb und bei kürzeren Flügen sehe ich keine Probleme. Die nicht vorhandene Sitzverstellung hat mich nicht gestört, gemäss Aussage Willy Kunz ist es auch im Schulbetrieb Bern kein Thema. Kleine Piloten nehmen das Kissen, grössere lassen es bleiben.

Wir vom Vorstand hoffen, die noch ausstehenden Flugerprobungen demnächst durchführen zu können, um dann mit dem Ersatz der Aquila weiter zu kommen.

Für den Vorstand MFGT

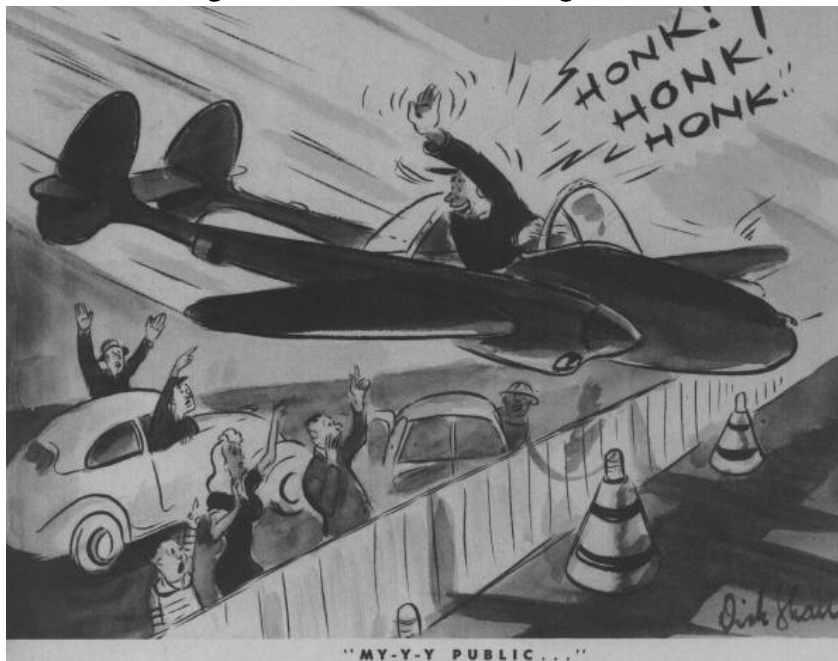
Hans Fuchs

Allmend Nutzung – offiziell vs. öffentlich...?!

Werte Fliegerkollegen, bevor ich zur Auflösung der Überschrift gelange, möchte ich einleitend vorweg ein paar **wichtige Informationen** aufführen. Diese Infos sind zudem auch sehr wissenswert für die **Manntragende Fliegerei**. An dieser Stelle danke ich Euch allen schon zum Voraus für's aufmerksame Durchlesen der nachfolgenden Zeilen.

Modellfluggelände und Modellflugplätze sind das Herz jedes Modellflugvereins. Diese Sportanlagen erlauben den korrekten und sicheren, geordneten und umweltverträglichen Betrieb des Modellflugsportes. Grundsätzlich und zum Wohle aller darf in der Schweiz der Modellflug ohne nennenswerte Einschränkungen ab jedem Grund und Boden, vorteilhafterweise ab organisierten Modellflugplätzen betrieben werden.

Auch wenn über den Wolken die Freiheit grenzenlos ist, so müssen sich auch Modellflugpiloten an gewisse **Regeln** halten. Die "**Verordnung über Luftfahrzeuge besonderer Kategorien - VLK**" regelt praxisnah und seit Jahren



bestens bewährt im Abschnitt 7 den Modellflug in der Schweiz.

In dieser Verordnung steht zum Beispiel, dass das Modellfliegen in einem Abstand von weniger als 5 km von den Pisten eines zivilen oder militärischen Flugplatzes verboten ist (Art. 17a). **Durch diese Einschränkung ist das**

Modellfliegen in weiten Teilen von Thun, Allmendingen, Thierachern, Uetendorf, Heimberg und Steffisburg nicht gestattet.

Weiter regelt der VLK Artikel 20d auch die Auflagen betreffend Haftpflichtversicherung rund um den Modellflug.

Wie kommt es nun aber, dass die Modellfluggruppe Thun seit über 75 Jahren ihr Fluggelände ausgerechnet auf der Allmend unmittelbar neben dem Flugplatz Thun hat?! Die Modellfluggruppe Thun hat dazu zwei **Ausnahmebewilligungen**. Eine vom Flugplatz Thun (Art. 18), betreffend der 5 km-Sperrzone und eine vom



VBS, betreffend dem Grundeigentum. Die Modellfluggruppe hat mit dem VBS einen Mietvertrag und ist somit ermächtigt, das markierte Fluggelände auf der Allmend zu nutzen.

Diese Ausnahmebewilligungen sind der Modellfluggruppe Thun erteilt, nicht einer Privatperson. Zudem sind diese

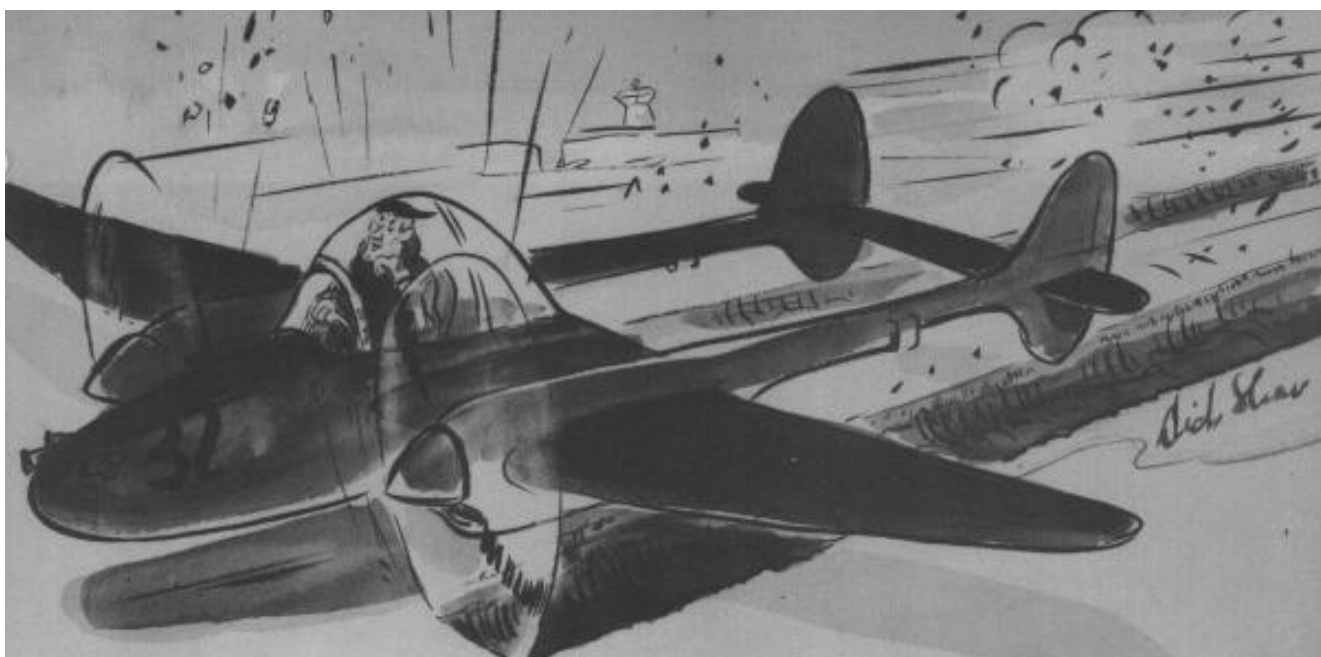
Bewilligungen auch mit entsprechend **strengen Auflagen** verbunden, die durch **ALLE** Modellflugpiloten und mit **ALLEN** Modellflugkategorien strikt einzuhalten sind!

Entsprechende Informationen hierzu sind auch auf der Waffenplatz Thun Benutzungsordnung für Zivilpersonen im Ergänzungsblatt „Modellflug“ aufgeführt, sowie natürlich auch unter www.mgthun.ch.

➔ **Interessierte Modellflieger sind verpflichtet sich mit der Modellfluggruppe Thun in Verbindung zu setzen.**

Von den Waffenplatz Sicherheitsorganen aufgegriffene „wilde Modellflieger“* werden an die Modellfluggruppe Thun verwiesen, mit dem Vermerk betreffend der VLK-5 km-Sperrzone, sowie mit der Info betreffend dem **offiziellen Modellfluggelände** auf dem Waffenplatz Thun.

Nun, hierbei entsteht dann allerdings oft die **Fehlinterpretation!** Das **offizielle Modellfluggelände** ist nicht einfach so per se **öffentlich** → sprich für alle individuell nach Belieben benutzbar und dies ohne spezielle Regeln, so frei nach dem Motto „...*ich zahle auch Steuern, somit kann ich hier machen was ich will...?!*“, sondern gestützt mit den entsprechenden Sonderbewilligungen und



Auflagen, ist das Modellfluggelände auf der Allmend Thun ganz klar einem organisierten Verein zugeordnet und somit nichts anderes als das **offizielle Modellfluggelände!**

Hier gelten im Sinne der **Sicherheit** und **Rechtslage** ganz **klare Regeln**, welche durch **ALLE** Modellflugpiloten und mit **ALLEN** Modellflugkategorien **strikt einzuhalten sind** → dies gilt selbstverständlich auch für Gäste!

Weiter wissen viele „wilde“ Modellflugpiloten nicht, dass für den Modellflug gem. VLK auch eine entsprechende Haftpflichtversicherung vorgeschrieben ist, sowie der **Versicherungsnachweis** beim Betrieb auch mitzuführen ist! Übrigens, sämtliche Mitglieder welche über einen organisierten Modellflugverein dem schweizerischen Modellflugverband „SMV“ angeschlossen sind, erhalten automatisch durch die Vereinsmitgliedschaft die entsprechend benötigte Haftpflichtversicherung und oben drauf sogar auch noch eine Rechtsschutzversicherung!

Egal was Du fliegst, die Mitgliedschaft bringt's!

Interessierte Modellflugpiloten sind bei der Modellfluggruppe Thun stets willkommen. Aufgrund der geltenden Vorschriften sind wir hier aber unbedingt auf die strikte Einhaltung der Nutzungsbedingungen für den Modellflug auf der Allmend Thun angewiesen. **Miteinander und Nebeneinander** steht hier ganz klar im Zentrum. Der persönliche Individualismus ist hier völlig fehl am Platz, birgt dieser doch auch ein entsprechend hohes Sicherheitsrisiko, sowie gefährdet er mitunter auch den zukünftigen Modellflug auf der Thuner Allmend!

Fazit: Die Sicherheit geht der Individualität ganz klar vor!

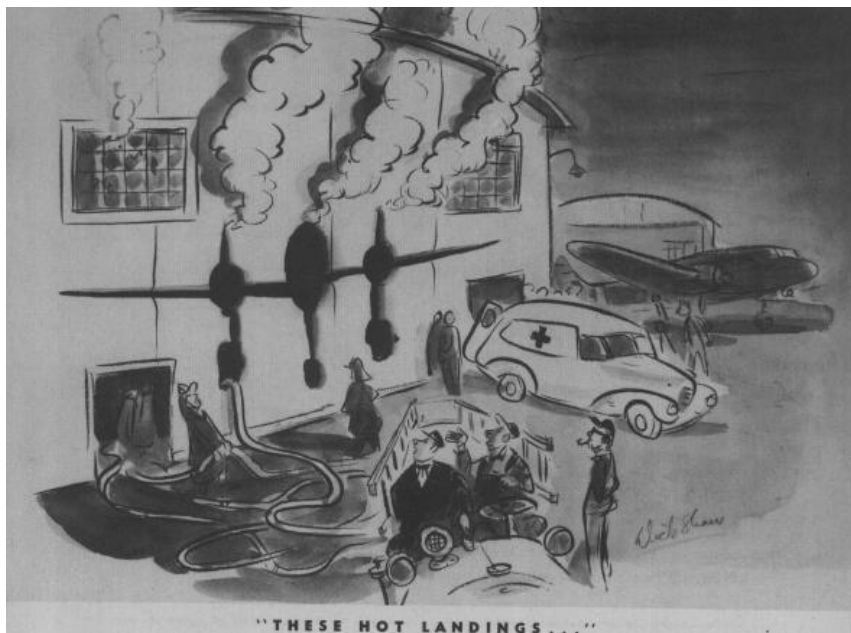
René Walther

Präsident der Modellfluggruppe Thun, rene.walther@mgthun.ch

- UVEK VLK 748.941: http://www.admin.ch/ch/d/sr/748_941/

- Cartoon Bilderquelle: <http://jamesreese.org/hangarflying/>

** „Wilde Modellflieger“ sind natürlich i.d. R. nicht „wild“ im eigentlichen Sinn, vielmehr ist hiermit gemeint, dass der Modellflug nicht über einen organisierten Verein und auch nicht auf einem Fluggelände mit ordentlicher Zulassung und klar geregelter Betriebsreglement erfolgt, sondern ganz frei und individuell. Dies ist allerdings auf der Allmend Thun gemäss VLK so nicht möglich.*



Begriffserklärung Gast (Auszug aus dem Wikipedia): Ein Gast (Plural: Gäste) ist heute eine Person, die unentgeltlich oder gegen Entgelt beherbergt, bewirtet oder befördert wird. Allgemein hält sich ein Gast immer nur für begrenzte Zeit beim Gastgeber auf.



Jahresbericht 2009 der Segelfluggruppe Thun

Liebe Segelflieger
Liebe Schüler

Leider muss auch unsere Gruppe wie viele andere Vereine von einem Mitglieder-rückgang Kenntnis nehmen. Die Abgänge aus dem Jahr 2009 sind höher als die aufzunehmenden Neumitglieder. Der Grund ist bei den meisten die fehlende Zeit und durch die leidet das fliegerische Training. Aus diesem Grund wird der Vorstand Euch Vorschläge unterbreiten, was mit unserem Flugzeugpark in Zukunft geschehen soll. Der Materialwart, Christian Schindler, wird in seinem Bericht die genaue Stundenanzahl der einzelnen Segelflugzeuge bekanntgeben.

Zu Jahresbeginn wurde wiederum ein Voice-Refresher durchgeführt. Das Eröffnungsbriefing und das anschliessende Bereitstellen der Segelflugzeuge haben am 7. März stattgefunden. Am 14. März wurde die Flugsaison eröffnet.

Unsere Fluglehrer haben während des Schnupperkurses und des Ferienpasses, der neu im Programm aufgenommen worden ist, die Schönheit des Segelfliegens vermittelt. Die Veranstaltungen wurden erfreulicherweise rege besucht.

An der 75-Jahre-Feier des Flugplatzes haben sich die verschiedenen Tätigkeitsgruppen vorgestellt. Die Veranstaltung hielt sich im kleinen Rahmen. Die Modellfluggruppe präsentierte eine Super-Nachtflugschau.

Unsererseits haben Manfred Echter und Philippe Küchler mit der SAGA Fox eine eindrückliche Akro-Vorführung gezeigt. Zudem konnten wir auch noch ein paar Passflüge durchführen.

Der CS-Event mit 48 Flügen war ein voller Erfolg. Das Echo der Teilnehmenden war durchwegs positiv. Ein herzlicher Dank geht an: Adrian Sieber, Werner Lerch und alle Helfer, die beim reibungslosen Ablauf mitgeholfen haben.

Während den verschiedenen Lagern hat das Wetter schlecht mitgespielt, die Erfolgsquote des letzten Jahres konnte nicht erreicht werden.

Mitte Jahr wurde unsere neue Homepage aufgeschaltet. Heinz Dubach hat diese Arbeit mit grossem Engagement zur vollen Zufriedenheit aufgestellt. Heinz, herzlichen Dank.



Hier die Highlights der erbrachten Leistungen, die einen Applaus verdienen.

Peter Böhlen	3. Rang Clubklasse
David Sanchez	8. Rang Clubklasse
Ernst Schmid	4. Rang 18 m-Klasse

Die Bettagswanderung führte ins Diemtigtal. Werner Guggisberg, besten Dank fürs Organisieren.

Mit dem Demontagetag am 31. Oktober und anschliessendem Abschlussabend, den wir in unserem Beizli bei der Familie Zala mit indischem Überraschungssessen genossen haben, wurde die Flugsaison abgeschlossen.

Andreas Trüssler hat seinen Drehbank inklusive Werkzeug der Baugruppe geschenkt. Unsere Spezialisten können so vor Ort die gewünschten Ersatzteile drehen. Herzlichen Dank Andreas.

Mit einer enormen Enttäuschung auch seitens meiner Vorstandskollegen muss ich den Jahresbericht beenden. Nebst den beiden unachtsamen Beschädigungen an unseren zwei Schleppflugzeugen, hat im Herbst ein aufmerksamer Schlepppilot einen Schaden entdeckt, der schlimme Folgen hätte verursachen können. Nach Aussagen des Versicherungsschadenexperten muss der entstandene Schaden sich bei einer Gletscherlandung ereignet haben. Das linke Fahrgestell wurde deformiert. Trotz eines internen Aufrufs hat sich der Fehlbare nicht gemeldet. Ich bin sehr verärgert, dass wir ein solches Mitglied unter uns haben.

Ich möchte den beiden Piloten Andreas Furrer und Bruno Maier meinen herzlichen Dank aussprechen. Sie haben auf unkomplizierte Art und Weise für die ausgefallenen Schleppflugzeuge während des ganzen Jahres ihre HB-ORA für den Schleppbetrieb zur Verfügung gestellt.

Der Vorstand hat an 5 Sitzungen die Geschäfte der SG erarbeitet. Mit der Fluglehrersitzung, dem Voice-Refresher und Schlepphöck ist die neue Flugsaison eingeläutet.

Ich danke herzlich meinen Vorstandskollegen, den Fluglehrern und der Baugruppe für ihren unermüdlichen Einsatz und all jenen, die ihre Freizeit der SG zu Verfügung stellen.

„Welch immer neues Wunder ist doch der Segelflug“

Ich wünsche allen: Happy Landing!

Euer Obmann, Daniel Obrist

Mit dem IKARUS C-42 in die 3. Saison

Für die MFGO waren vor gut vier Jahren ein ARCHER (HB-OQT) und eine CHEROKEE (HB-OZF) bei abnehmender Flugstundenzahl wohl zu viel, aber nach dem Verkauf der HB-OZF – mit dem ARCHER allein – das war dann doch wiederum zu wenig! Zudem hatten wir uns das Ziel gesetzt, die Flugschule nicht nur am Leben zu erhalten, sondern sie auch zu fördern. Und wer Zweisimmen kennt, weiss noch von einem weiteren Problem: Fliegen bei Südwind mit T/O auf Piste 17 ist mit den meisten Einmotorigen (SEP) wegen der Hindernisse im Climb-out nicht möglich. Da stellte sich die Frage: „Was tun?“

Mit der Beschaffung unserer IKARUS C-42, HB-WAS, konnten wir diese Lücken optimal schliessen:

Der günstige Beschaffungspreis, verbunden mit tiefen Betriebskosten (13 Ltr. MOGAS/h) ermöglichen für Mitglieder und Schüler ein äusserst attraktives Angebot.



T/O auf Piste 17 ist dank der ausserordentlichen Climb-Performance problemlos möglich, d.h. unabhängig von den Windverhältnissen kann damit nun auch in Zweisimmen jederzeit geflogen werden.

Als leises Flugzeug mit extremer Steigleistung wird es vom Boden aus kaum mehr wahrgenommen, was vor allem im Schulungsbetrieb bedeutungsvoll ist.

Das einfache Handling, verbunden mit den ausgeprägt gutmütigen Flugeigenschaften wird von den Piloten sehr geschätzt.

Die Schulung lässt sich modulweise interessant aufbauen: Nach 30 günstigen (statt 45 teuren) Flugstunden bis zum RPPL ist man flügge und kann die Freude am Fliegen bereits mit einem Passagier teilen. In weiteren einzelnen Schritten können je nach Bedarf R/T, Umschulung auf ARCHER, Radio-Nav. etc. bis hin zur JAR-Lizenz absolviert werden.

Aber die Frage sei dennoch erlaubt: „Was bleibt einem Piloten mit RPPL im Vergleich zur JAR-Lizenz wirklich verwehrt?“

Lust aufs Ausprobieren? Auch die AeBO-Mitglieder sind herzlich willkommen mit dem HB-WAS zu fliegen!

Weitere Infos auf www.mfgo.ch oder unter 077 470 57 52.

Hans Benz

Erfolge

Salomo Lehmann und Hans Allemann haben die PPL-Theorieprüfung mit Erfolg bestanden. Weiter hat Hans die Voice-Prüfung bestanden.

Herzliche Gratulation und weiterhin schöne Flüge!

ABSTÜRZE...



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			