

# 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 93 (3/10)

	Seite
<b>AeroClub Berner Oberland</b>	
Die fliegende Agenda – Terminkalender	2
Das Wort des Präsidenten	3
Wichtige Infos zur Tour de Cervelat	4
Meteo-Refresher	5
Die Geschichte unserer Oberländer Flugplätze – St. Stephan	7
<b>Flugplatzverein Thun</b>	
Das Wort des Präsidenten	11
Herbst-Fluplatzputzete	12
<b>GOST</b>	
Praga Baby reist in sein Ursprungsland	13
Nachruf Mathias Fluor	17
<b>Motorfluggruppe Thun</b>	
Protokoll der ausserordentlichen Hauptversammlung 2010	19
Mit dem Archer auf grosser Europa-Reise	25
<b>Flugplatz Zweisimmen</b>	
Jugendtag	36
<b>Motorfluggruppe Obersimmental</b>	
Prüfungserfolge	38
<b>Alpine Segelfluggruppe</b>	
Vierter Rang an Segelflug-Schweizermeisterschaft	39
<b>Personalblatt</b>	40

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!

Gesamredaktion: 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](mailto:redaktion@aeroclub-berneroberland.ch)

## Die fliegende Agenda

Der Terminkalender für wichtige Anlässe und Termine rund um die Fliegerei im Berner Oberland

### Hauptversammlungen 2011

28.01.2011	Hauptversammlung Modellfluggruppe Thun
25.02.2011	Hauptversammlung GOST
04.03.2011	Hauptversammlung Segelfluggruppe Thun
11.03.2011	Hauptversammlung Motorfluggruppe Thun, 19.30 Uhr
25.03.2011	Delegiertenversammlung AeBO, im Landgasthof zum Bären, Mülönen

### AeroClub Berner Oberland

09.10.2010	Tour de Cervelat
06.11.2011	Meteo-Refresher Teil 1, 14 Uhr, im Hotel Seepark
13.11.2011	Meteo-Refresher Teil 2, 14 Uhr, im Hotel Seepark
20.11.2011	Meteo-Refresher Teil 3, 14 Uhr, bei Meteo-Schweiz, Zürich

### Fluggruppe Saanenland

30.12.2010	Jahresend-Apéro, 17 Uhr im Hotel Bellerive, Gstaad
------------	--

### Flugplatzverein Thun

23.10.2010	2. Flugplatzputzete
------------	---------------------

### Segelfluggruppe Thun

23.10.2010	Demontagetag und a.o. Hauptversammlung
27.11.2010	Segelflugkonferenz EXPO Halle Thun
27.-28.05.2011	Schnupperkurs
11.-15.06.2011	Ferienpass und Schulungslager
18.-29.06.2011	Thunerlager

### Fehlt ein Termin?

Die Redaktorin nimmt Eure Termin-Hinweise gerne entgegen bis zum jeweiligen Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe.

## Das Wort des Präsidenten

Werte Flugkameradinnen und Flugkameraden

Es ist mir eine Freude das zweite Wort des Präsidenten des AeBO schreiben zu dürfen.

Der Sommer war wettermässig eher wechselhaft und für die Segelflieger ganz bestimmt nicht optimal. Ich denke, dass das Wetter auch für unsere Motorflugpiloten eine Herausforderung war.

Wir konnten im Juli in Emmen und im August in St. Stefan herrliche Flugvorführungen an den diversen Anlässen zum 100-Jahre-Jubiläum der Luftfahrt in der Schweiz geniessen. Das Engagement der einzelnen Aeroclubs war riesig und ich möchte allen, die dazu beigetragen haben ganz herzlich danken.

Leider ereignete sich vor ca. 1 Monat ein schwerwiegender Unfall mit Todesfolge auf dem Flugplatz Saanen. Die Gründe sind bis heute noch nicht geklärt. Es ist aber sicher festzustellen, dass es bei heisser Witterung und speziellen Windverhältnissen immer wieder wichtig ist, die Grenzen des Flugzeuges, sowie die eigenen Fähigkeiten richtig einschätzen zu können.

Das Motto „Safety first“ gilt ganz speziell in der dritten Dimension. Darum bin ich auch froh, dass in all unseren Vereinen stetige Weiterbildungen angeboten werden. Ich ermuntere Euch alle, an diesen rege teilzunehmen. Der Mensch lernt schliesslich nie aus.

### Tour de Cervelat

Eine Gelegenheit den Alpenflug und das Landen auf diversen Flugplätzen zu üben ist ganz sicher der **Tour-de-Cervelat-Flug** vom **9.10.2010**. Wir werden diesen Anlass zum dritten Male durchführen und hoffen auf den Flugplätzen Saanen, Reichenbach, Thun und Zweisimmen auf regen Flugbetrieb. Das leibliche Wohl ist auf allen Plätzen sichergestellt.

Marco Zürcher

Präsident Aeroclub Berner Oberland

## Wichtige Infos für Teilnehmer der Tour-de-Cervelat

**Wann:** Die Tour de Cervelat findet am **Samstag, 9.10.2010** statt.

Für die **Flugvorbereitung** ist jeder Pilot selber zuständig. Landeinformationen der einzelnen Flugplätze sind auf deren Homepages zu finden:

**Reichenbach:** [www.flugplatz-reichenbach.ch](http://www.flugplatz-reichenbach.ch)

**Saanen:** [www.air-sarina.ch](http://www.air-sarina.ch)

**Thun:** [www.thun-airfield.ch](http://www.thun-airfield.ch)

**Zweisimmen:** [www.zweisimmen.aero](http://www.zweisimmen.aero)

**Der Funkverkehr** für Teilnehmer der TdC ist wie folgt zu handhaben:

Erster Aufruf: vollständiges Call-sign (z.B. HB-PMK)

Alle weitere Aufrufe: „Cervelat-MK“

Um 9.15 Uhr fällt der Meteo-Entscheid, ob geflogen werden kann oder nicht. Die Tour findet aber bei jeder Witterung statt, wenn nicht auf dem Luftweg, dann treffen wir uns mittels Autos auf dem Flugplatz in Zweisimmen zum gemütlichen Beisammensein unter Fliegerkollegen.

Marco Zürcher

Präsident Aeroclub Berner Oberland

## Meteo Refresher

Drei Samstagnachmittage sollen unsere Wetterkenntnisse vertiefen und auffrischen:

### Samstag, 6. November 2010 14:00 Uhr

- ✓ Dr. Mario Slongo, der Wetterfrosch von Radio DRS, wird uns die Wetterphänomene näherbringen 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 speziellen Prognosen für die VFR Fliegerei, 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 14:00 Uhr

- ✓ Wir besuchen Meteo-Schweiz in Zürich. Dr. Ludwig Zraggen wird uns erklären wie heute die Daten gesammelt und verarbeitet werden. Wir könnten den Analytikern über die Schultern gucken und schauen wie die vielen Informationen in eine Vorhersage münden.

Die Kurse am 6. und 13. November finden im Hotel Seepark, Seestrasse 47, 3600 Thun statt.

Für den Besuch in Zürich treffen wir uns im grossen Hörsaal der Meteo Schweiz, Krähbühlstrasse 58, 8044 Zürich.

### Anreise:

- Mit privatem PW: (Vor Ort sind keine Parkplätze vorhanden).
- Mit dem ÖV: Thun – Zürich HB mit SBB; Tram Nr. 6 Richtung Zoo bis Haltestelle Zürichbergstrasse. Abfahrt Thun 11:33 bringt euch 13:25 zum Ziel an der Zürichbergstrasse.

**Wichtig:** Dieser Meteo-Refresher wird AeBO-weit ausgeschrieben, alle AeBO Mitglieder sind herzlich willkommen. Aus Kapazitätsgründen der Räumlichkeiten

müssen wir die Teilnehmerzahl auf maximal 40 Personen beschränken. First come, first served.

Es muss mit einem Unkostenbeitrag von 40–50 Franken (ohne Fahrkosten ZRH) pro Teilnehmer gerechnet werden.

Anmeldungen oder weitere Auskünfte an [mfgt@bluewin.ch](mailto:mfgt@bluewin.ch) oder 079 760 58 59.

Hans Fuchs

---

**Inserat  
A&I**

## Die Geschichte unserer Oberländer Flugplätze

### Der Flugplatz St. Stephan

Mit dem Bau des Flugplatzes St. Stephan wurde im Juli 1941 begonnen, die Fertigstellung erfolgte im Oktober 1942. Die erste Piste von 900 Metern Länge wurde im Jahre 1943 erstellt.



St. Stephan

Foto Schweizer Luftwaffe vom 14.10.1948

Im August 1944 wurde der Platz erstmals durch die Fliegerkompanie 2 benutzt. Weitere Einsätze erfolgten im Jahre 1945. Wirklich wichtig für die Flugwaffe wurde St. Stephan erst mit der Einführung der Jet-Flugzeuge VAMPIRE und VENOM. 1954 wurde die Piste deshalb auf 1500 m Hartbelag verlängert, im Jahre 1957 auf die noch heute bestehende Länge von 2000 m. In den Jahren 1972 bis 1979 wurden die grösstenteils noch heute vorhandenen Unterstände gebaut.



VENOM im Jahre 1974

Foto René Zürcher

Nun konnten auch die HUNTER Kampfflugzeuge ab St. Stephan operieren. Die HUNTER sind bis zum heutigen Tag – zivil registriert – mit dem Flugplatz und wohl der gesamten Bevölkerung verbunden.

Mit der Ausserdienststellung der HUNTER Kampfflugzeuge Ende 1994 ergab sich auch für den Flugplatz St. Stephan eine neue Lage. Die Leichtfliegerstaffel 7 operierte nun für einige Jahre mit dem PILATUS PORTER ab dem Stützpunkt. Aber auch dieser Einsatz endete Ende der 90er Jahre. Der Flugplatz wurde nicht mehr länger militärisch genutzt.

Damit waren die fliegerischen Aktivitäten in St. Stephan zum Glück jedoch nicht beendet. Vor einem Unterstand wurde ein neuer Hangar für die Firma „Prospective Concepts“ erstellt, wo einige zukunftsweisende Entwicklungen im Bereiche Aviatik erfolgten. Zur Zeit sind in diesem Hangar auch DC-3-Transportflugzeuge eingestellt, was für einigen Flugbetrieb sorgt.

Wohl beinahe weltbekannt sind jedoch die Aktivitäten der schweizerischen HUNTER Vereine, welche jedes Jahr im August für einige Tage den HUNTER-

Flugbetrieb ins Tal zurückbringen. Der ehemalige Kommandant der hier heimischen Fliegerstaffel 15, Hptm Ueli Leutert hat es zusammen mit anderen ehemaligen Militärpiloten und unter Mithilfe des BAZL fertiggebracht, den zivilen HUNTER Flugbetrieb in der Schweiz überhaupt zu ermöglichen. Erwähnt sei an dieser Stelle der Hunterverein Obersimmental mit dem legendären Papyrus HUNTER. Der Verein führt jedes Jahr einen mehr oder weniger grossen Flugtag mit zahlreichen Attraktionen durch. Man darf jetzt schon gespannt sein, was anlässlich der 70 Jahr-Feier des Flugplatzes St. Stephan im Jahre 2012 geboten wird.



**HUNTER aus Holland am 21. August 2010**

**Foto René Zürcher**

Es wäre wohl einmal einen Gedanken Wert, durch unsere Sektionen ein Fly-In zum Flugtag nach St. Stephan durchzuführen, um dann dort gemeinsam bei Cervelat oder Bratwurst die Aktivitäten zu verfolgen und einige Zeit mit Fachsimpeln unter Kollegen zu verbringen.

René Zürcher



# **Inserat TC-Net**

## Wir haben noch einen weiten Weg vor uns...

Die Saison 2010 neigt sich langsam dem Ende zu und wir beginnen das Geschehene zu werten. Zu den Höhepunkten gehörten die Fallschirmspringer, die Helikopter und das Fly-In der Selbstbauflugzeuge usw.

Ich bin auch glücklich und froh, dass wir bis heute auf eine unfallfreie Saison zurück schauen können.

Der Gruppenzusammenhalt wurde ausgebaut und vertieft. Ich bin überzeugt, dass sich der Flugplatz Thun mit all seinen Gruppen und Aktivitäten in eine schöne und zukunftsorientierte Richtung bewegt. Trotzdem haben wir noch einen langen Weg vor uns. Denn noch nicht alles ist im grünen Bereich.

Das „Beizli“ ist ein Dauerbrenner, jedoch zeichnet sich für die Saison 2011 eine viel versprechende Lösung ab.

Die Annex-14-Vorschriften müssen bis Ende 2010 umgesetzt werden.

Der Vize-Präsident Arnold Stauffer hat sich aus eigenem Wunsch von seinem Amt zurückgezogen. Interessenten zur Besetzung des Amtes des Vize-Präsidenten melden sich bitte beim Präsident des FVT.

Die schon zu lange dauernden Unstimmigkeiten zwischen dem Flugfeldleiter, der ZeitAir und der MFGT, haben leider noch nicht abgenommen. Es ist mir ein großes Anliegen, diese Unstimmigkeiten zu bereinigen, aber es ist leider nicht ganz so einfach. Die Fronten sind stark verhärtet.

Der Vorstand arbeitet intensiv daran, die Angelegenheiten so zu klären, dass es für alle Mitglieder wieder ein ruhiger und gern besuchter Flugplatz wird. Aber ich brauche auch die Mithilfe der Mitglieder, die mir dies bei festgestellten Mängeln und zwischenmenschlichen Spannungen mitteilen.

Nichts desto trotz, bin ich immer noch der Meinung, dass wir einen wunderbaren Flugplatz zur Verfügung haben und wir diesem große Sorge tragen müssen, da dies nicht ganz selbstverständlich ist, in einer so für mich manchmal zu schnelllebigen Zeit.

Euer Präsident  
Christopher Clarke

## Flugplatzputzete auf dem Flugplatz Thun

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 23. Oktober 2010, 08.00 Uhr 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](mailto:wiedmer.fritz@freesurf.ch)

Für Eure Mitarbeit danke ich allen im voraus bestens!

Der Bauchef FVT, Fritz Wiedmer

## Praga Baby besucht sein Ursprungsland

Nachdem in Tschechien bekannt wurde, dass hierzulande ein Praga Baby E114 wieder flügge ist, wurde es, beziehungsweise seine Restauratoren unter anderem zur 100 Jahre-Feier der tschechischen Aviatik nach Pardubice eingeladen, natürlich inklusive Eskorte, bestehend aus weiteren Flugzeugen der GOST. Leider blieb aus verschiedenen Verhinderungsgründen von dieser Eskorte nur der Kitfox HB-YFS übrig, so dass sich am Freitag, 4. Juni um 10 Uhr lediglich eine Zweier-Patrouille auf den Weg machte: Fritz und Andy Moser im Baby, der Schreibende in seinem Kitfox.



Eigentlich wollten wir bereits am Donnerstag starten und am Abend eine erste Etappe bis nach Kempten fliegen. Das Wetter machte uns aber einen Strich durch die Rechnung. Auch unserem Flugplatzchef verursachten wir einen erheblichen Aufwand wegen unserem mehrfach verschobenen Aufbruch und entsprechenden Änderungen der Zollformulare. Es war sozusagen ein „Härtetest“ für das neue Zollverfahren. Sogar die Polizei „musste“ am Donnerstag und am Freitag ausrücken, um unsere Personalien zu überprüfen (Schengen lässt grüssen, aber bei Piloten muss man eben schon speziell aufpassen...).



So ging der Flug anfänglich unter tief hängenden Resten des vorabendlichen Regens durch nach Kempten. Ab Altenrhein hob sich die Wolkenbasis und mit ihr auch die Stimmung. Nach einer erstaunlich raschen Abfertigung in EDMK, führte unser Flug über die immer wieder schöne Gegend von Oberbayern bis Vilshofen, das wir uns bereits für einen anderen Ausflug vormerkten. Der Flugplatz

liegt an der Donau und über eine Brücke ist man in kurzer Zeit zu Fuss im malerischen Städtchen. Wie gesagt: bei nächster Gelegenheit auszuprobieren.

Erst etwa um 18 Uhr flogen wir weiter in die Tschechei, wo wir nach einem abendlichen Flug um etwa 20.30 Uhr auf dem riesigen Militärflugplatz Pardubice mit einer unendlich breiten Piste aufpassen mussten, dass wir unsere Landung nicht im „ersten Stock“ machten. Eine effiziente Organisation sorgte umgehend für Busse in die Stadt und eine Hotelunterkunft. Nach den etwa 7 Stunden Flugzeit und einer ersten Bekanntschaft mit dem heimischen Pils hatten wir die nötige Bettschwere.



Bereits um 8 Uhr früh ging's am Samstag wieder zum Flugplatz. Die Bewunderer umringten schon das Baby. Es wurde offensichtlich zu einem der Stars des Meetings.



Ja, das Meeting: Ich habe schon einige miterlebt, aber wohl kaum ein so vielfältiges wie an diesem 6. Juni. Den Auftakt machten – mit dem entsprechenden Knalleffekt - moderne Kampffjets, u.a. drei Gripen. Dann ging es Schlag auf Schlag weiter mit einer gekonnten Choreografie: Akro, Skywriting „100“ (Jahre), Warbirds, Oldtimer (restaurierte und Nachbauten) von der Bleriot bis zur Mig 29, Segelflugakro und -Vierschlepp etc., etc.

Auch Andy Moser wurde zum Display-Piloten mit dem Baby, eine durchaus erwähnenswerte Leistung. Natürlich war zuvor alles an einem von Richard exzellent geführten Briefing besprochen worden. Dieser Richard schien überhaupt alles im Griff zu haben, vom Transfer der Gäste, deren Unterkunft über die Ausstellung und die





## GRUPPE FÜR OLDTIMER UND SELBSTGEBaute FLUGZEUGE

Verpflegung bis zu den einzelnen Display-Piloten während dem Meeting als Flight Director, und alles mit einer unübertrefflichen Coolness.

Am Abend war eine grosse Hangarparty angesagt, inklusive böhmischer Blasmusik. Hangare hat es im Überfluss. Es sind ähnliche Erdhügel, wie wir sie von unseren Militärflugplätzen kennen, aber um ein vielfaches grösser. Jedenfalls hatten die Blaskapelle, verschiedenste Grilleinrichtungen, Bierzapfstellen und überhaupt eine ganze Festhütte darin Platz.

Leider mussten wir am Sonntag bereits wieder abfliegen, weil Andy am Montag zur Arbeit erwartet wurde. So flogen wir dieselbe Route zurück nach Kempten, wo wir am Sonntag Abend wegen der Front, die aus Westen auf uns zu kam, prompt stecken blieben. So genossen wir ein Allgäusches Znacht und übernachteten im Schwanen, nachdem wir unsere Flugzeuge im Hangar unterbringen durften. Die Front kam übrigens recht schnell und heftig, nachdem sie bereits zuvor in der Schweiz ihr Unwesen getrieben hatte, gefüllte Keller u.ä.

Am Montag waren die 4000 ft-Hügel westlich von Kempten noch in den Wolken, und Andy setzte sich vorsichtshalber in die Eisenbahn, um seinen Arbeitsbeginn in Thun nicht zu verpassen.

Fritz und ich liessen uns Zeit bis ein einigermaßen normaler VFR-Flug zurück nach Thun möglich schien. Trotzdem mussten wir verschiedenen Regengebieten ausweichen und relativ kleine Flughöhen benutzen, bis wir in LSZW landeten. Einige Male hatten wir uns bereits Ausweichflugplätze ausgelesen, falls wieder mal eine Strecke verstopft sein sollte.

Mit rund 14 Stunden Flugzeit schlossen wir diese Reise ab. Beide Flugzeuge, sowohl mit dem antiken Walter Mikron Motor wie auch dasjenige mit dem 2-Takt-Rotax funktionierten die ganze Zeit einwandfrei und kamen mit relativ wenig Treibstoff aus.

Heinz Lang  
Juni 2010

## Nachruf Mathias Fluor

Mathias Fluor, unser erster Obmann und Ehrenmitglied, hat uns für immer verlassen.

Mathias, der alte Adler hat seine Schwingen am 15. Juni 2010 zum Take-off zu seinem letzten Flug ohne Wiederkehr, ausgebreitet.

Mathias fliegt nicht nur in den Sonnenuntergang, sondern auch in die Gesellschaft all jener die bereits vor ihm abgeflogen sind!

Möge der Herr ihm einen guten Flug und eine glückliche Landung in seinen Gefilden gewähren.



Mathias wird uns als lieber Fliegerkollege, als Flugplatzchef, als Obmann und Ehrenmitglied der Sektion Berner Oberland, als Obmann der GOST und deren Ehrenmitglied, sowie als sachkundiger und kompetenter Berater in lebhafter Erinnerung bleiben!

Mit seinem Wirken hat sich Mathias eine unübersehbare und unvergessliche Stellung als Galionsfigur der GOST erworben.

Mathias ist an 3. November 1913 geboren, als er von dieser Erde abhob befand er sich im 97. Lebensjahr. Ein langes und erfülltes Leben fand damit am 15. Juni 2010 sein Ende.

Die Thuner Allmend war schon immer ein Bestandteil des Lebens von Mathias Fluor. Er übte den Beruf als Instruktor bei den Motortruppen aus. Dabei bemerkte er auch die Fliegerei auf der Allmend. Davon fühlte sich Mathias unwiderstehlich angezogen.



## GRUPPE FÜR OLDTIMER UND SELBSTGEBaute FLUGZEUGE

Nach seiner Brevetierung im Jahre 1967 übernahm Mathias schon bald wichtige Ämter und Funktionen in der Fliegerszene des Berner Oberlandes. Den übertragenen Aufgaben widmete er sich mit viel Engagement, Fachwissen und Kompetenz zum Wohle aller Mitglieder. Dass er dabei einen grossen Teil seiner Freizeit opferte schien Mathias als selbstverständlich.

Nach Abgabe seiner Ämter im damaligen RVBO übernahm Mathias mit Freude die Leitung der GOST im Jahre 1989.

Obschon Mathias nach Jahren schon recht alt war, hatte man von ihm immer einen viel jüngeren und vifen Eindruck. Deshalb trifft uns sein Abgang eher unerwartet und tief .

Auf der Todesanzeige steht ein sinnvoller Spruch:

Ich ging von Euch ohne Abschiedsworte. Der Vater rief, ich musste eilends gehn. Doch seid getrost, an jenem schönen Ort, da werden wir uns alle wiedersehen!

Uetendorf, den 25.6.2010

Charly Berner

## Protokoll der ausserordentlichen Hauptversammlung

Freitag, 23. Juli 2010, 19.30 Uhr, Hotel Seepark, Thun

---

Anwesend gemäss Präsenzliste:	31 Aktivmitglieder
	0 Schüler
	2 Probemitglieder
	<u>0 Passivmitglied</u>
<b>Total</b>	<b>33 Mitglieder</b>
Entschuldigt:	15 Mitglieder

---

### 1. Begrüssung / Traktandenliste / Wahl der Stimmenzähler

Der Präsident Hans Fuchs begrüsst die Mitglieder und erwähnt, dass sich 15 Mitglieder entschuldigt haben.

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

Als Stimmenzähler werden Walter Schneider und Donat Elsener einstimmig gewählt.

### 2. Information Flugzeugbeschaffung durch den Vorstand

Aufgrund eines technischen Problems kann die Vorstellung der Flugzeuge nicht via Beamer erfolgen. Hans Fuchs stellt die Flugzeuge mündlich vor. Es handelt sich um die Piper Sport, die AT 3 und die Tecnam P2002. Hans Fuchs geht bei allen drei Typen auf die technischen Daten, Flugleistungen, Vor- und Nachteile, Flugeigenschaften, Kosten, Beschaffenheit und Platzverhältnisse ein. Es sind alles Tiefdecker. Das Flugzeug muss gut den hiesigen Flugplatzverhältnissen entsprechen und für einen Gruppenbetrieb wie in Thun geschaffen sein.

Bei der Piper Sport beträgt der Flugstundenpreis ca. Fr. 172.-, gerechnet bei 200 Flugstunden je Jahr. Das Flugzeug kostet Euro 103'000.- plus Steuern und Ablieferung. Es ist fix ein Rettungsgerät installiert, womit die Zuladung immer noch 225 kg beträgt. Weltweit sind sehr viele Piper Sport im Einsatz, in der Schweiz bisher nur 3. Die Lieferfrist beträgt um die 3 Monate.



Bei der AT3 beträgt der Flugstundenpreis ca. Fr. 182.-, gerechnet bei 200 Flugstunden je Jahr. Das Flugzeug kostet Euro 112 '500.- plus Steuern und Ablieferung. Die Offerte wird aber infolge der Anpassung an den Eurokurs teurer. Die AT3 fliegt in der Flugschule in Bern. Gemäss Erfahrungsberichten ist das Flugzeug anfällig auf Vergaservereisung. Die Lieferfrist beträgt ca. 5 bis 6 Monate.

Bei der Tecnam P2002 beträgt der Flugstundenpreis ca. Fr. 182.-, gerechnet bei 200 Flugstunden je Jahr. Das Flugzeug kostet Euro 107 '000.- plus Steuern und Ablieferung. Die Offerte wird aber infolge der Anpassung an den Eurokurs teurer. Von den drei Flugzeugtypen gibt es weltweit am meisten Tecnams. Die P2002 verfügt über die engsten Kabinenverhältnisse. Die Lieferfrist beträgt etwa 5 bis 6 Monate.

Sämtliche Flugzeuge wurden in Thun geflogen, begutachtet und getestet. Alle Flugzeuge können in Thun gewartet werden; mit Ausnahme des Motors (bei allen derselbe Rotax). Peter Bylang müsste einen entsprechenden Kurs absolvieren.

Hugo Stähli von der Flugschule ist alle drei Typen ab Thun geflogen. Er hat die Erkenntnisse der drei Flugzeuge katalogisiert und nennt den Mitgliedern die Flugeigenschaften und die Vor- und Nachteile. Die Rangliste der Flugschule lautet:

1. Piper Sport
2. AT3
3. Tecnam P2002

Die Rangliste des Vorstands entspricht derselben Reihenfolge.

### **1. Diskussion**

Nach der ersten Vorstellungsrunde folgt die Diskussion im Plenum. In dieser werden zahlreiche Vor- und Nachteile erwähnt, es werden ausgiebige Gespräche und Analysen geführt und es gibt viele Punkte die beleuchtet werden.

Da das Flugzeug erst im Spätherbst geliefert wird, könnte man den Entscheid auf die nächste ordentliche HV vertagen. Demgegenüber steht, dass es ab diesem

## MOTORFLUGGRUPPE THUN

Datum auch wieder bis zu 6 Monaten dauert bis das Flugzeug geliefert wird und die Saison wiederum dem Ende zusteuert. Zudem könnten durch den Winter die Schulungsunterlagen, die Einweisungen und die weiteren Vorbereitungen unternommen werden.

Ein allfälliger Winterbetrieb ab Thun oder Reichenbach ist zu prüfen.

Die Frage des Bedürfnisses nach einem kostengünstigen, modernen und umweltschonenden Flugzeug kann nach Diskussion ganz klar mit „ja“ beantwortet werden. Dies bestätigt auch den Entscheid an der letzten HV zu diesem Thema und die Situation in der Flugschule.

Alle drei Flugzeuge sind in Metall gefertigt; dies hat gegenüber Kunststoff auch zahlreiche Vorteile.

Die Frage nach einem Glascockpit ist bestimmt diskussionswürdig und folgt nach dem Typenentscheid. Der Aufpreis bei der Piper Sport beträgt z.B. Euro 4'000.-.

Die Tecnam und die AT3 sind VLA. Die Piper Sport ist ein LSA mit einer permit to fly. VLA bedeutet gegenüber einem „normalen“ Flugzeug keine Einschränkungen. Bei einem LSA werden alle Stunden auch voll und ganz angerechnet (Schulung, Privatflüge etc.). In der Schulung, zur Erreichung der JAR-Lizenz, müsste die Prüfung auf einer C172 erfolgen. Dies ist in der Regel auch das Bedürfnis der Flugschüler. Wird die Prüfung auf der Piper Sport durchgeführt, erlangt man die RPPL.

Die Flugleistungen sind bei allen 3 Typen in etwa auf demselben Niveau. Die Piper Sport gefällt aber am meisten, hat gute Platzverhältnisse, vereinigt insgesamt am meisten Vorteile und ist am günstigsten.

Zur Flottenstrategie wird erwähnt, dass diese den Mitgliedern an der nächsten HV vorgelegt wird. Der Vorstand hat aber bereits einige Varianten erarbeitet. Zudem gibt es hierzu die Ergebnisse der Mitgliederbefragung aus dem Jahre 2005. In allen Varianten kommt ein preisgünstiger 2-Plätzer vor.

Die Frage, ob die 3 Flugzeuge auch solide gebaut sind, wird wie folgt beantwortet. Es handelt sich bei allen dreien um Leichtflugzeuge. Diese lassen sich nicht mit einer Cessna oder Piper vergleichen und sind bestimmt weniger

solide als diese. Das geringere Gewicht hat eben seinen Preis. Alle Typen wurden von der Technik begutachtet. Die Verarbeitung ist bei allen gut und die Qualität ist unbestritten. Aber im Detail sind zu allen keine Erfahrungen vorhanden.

## **1. Abstimmung über den zu beschaffenden Flugzeugtyp und Kreditbegehren Kauf**

In der ersten Abstimmung geht es darum, ob einer der drei vorgeschlagenen Flugzeugtypen beschafft werden soll:

Dafür:	29 Stimmen
Dagegen:	0 Stimmen
Enthaltungen:	2 Stimmen

Einer der drei 2-Plätzer wird demnach beschafft.

Es folgt die Abstimmung, ob die Piper Sport gekauft werden soll:

Dafür:	27 Stimmen
Dagegen:	0 Stimmen
Enthaltungen:	4 Stimmen

Eine Piper Sport wird zugekauft.

Nun folgt die Diskussion zur Ausrüstung mit einem Glascockpit oder mit einer Standard-Ausrüstung. Die Diskussion wird lange und ausführlich geführt. Beide Varianten haben ihre Vor- und Nachteile. Der Vorstand und die Flugschule hat ursprünglich die klassische Variante vorgesehen. Beide können aber gut mit einem Glascockpit leben, dies für Piloten wie für Schüler. Dem Glascockpit gehört sicher die Zukunft, im Gruppenbetrieb mit verschiedenen Typen fällt das Umsteigen mit klassischer Instrumentierung einfacher, um nur je einen Vorteil zu erwähnen.

Es folgt die Abstimmung, ob die Piper Sport mit einem Glascockpit ausgerüstet werden soll:

Dafür:	12 Stimmen
Dagegen:	15 Stimmen
Enthaltungen:	4 Stimmen



## MOTORFLUGGRUPPE THUN

Die Piper Sport wird mit klassischer Instrumentierung geordert. Dieses Flugzeug wird umgehend, gemäss neuester vorliegender Offerte und vorliegendem abschlussreifem Kaufvertrag, bestellt.

### 5. Verschiedenes

Hans Fuchs teilt mit, dass die HB-PMK ab Mitte August wieder einsatzfähig sein sollte, der neue Motor befindet sich mittlerweile in Thun.

Die Airshow zum Jubiläum „100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz“ findet morgen, 24. Juli 2010 in Emmen statt.

Der Vorstand hat entschieden, aufgrund der nur kleinen einsatzfähigen Flugzeugflotte, dass die Piloten bei Flugreisen vor dem Wochenende zurück sein müssen. Sobald in absehbarer Zeit wieder mehr Flugzeuge einsatzbereit sind, wird die Massnahme wieder aufgehoben.

Schluss des offiziellen Teils der Hauptversammlung: 21.10 Uhr.

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

Thun, 18. August 2010

MOTORFLUGGRUPPE THUN

Fürs Protokoll: André Brand



**Inserate  
Jost Druck  
+  
Wasner**

## Mit dem Archer auf grosser Europa-Reise

1. Tag 12.6.2010

Thun – Chalon – Le Blanc – La Rochelle

Das Wetter war alles andere als rosig, als Hans Eicher, Donat Elsener und ich uns am Samstag 12. Juni wie verabredet um 8 Uhr auf dem Flugplatz Thun trafen. Die Wolken

hingen tief und zeitweilig nieselte es, als wäre es November. Jeder, der uns über den Weg lief, belächelte uns, als wir sagten, wir wollten fliegen gehen. Und dabei hatten wir grosses vor. Optimistisch hatten wir eine Rundreise durch nicht weniger als 6 Länder geplant!



Nach einem ausgiebigen Wetterbriefing, wagten wir es um halb elf Uhr

schliesslich und hoben mit der HB-PMY ab. Ein Ausflug über Riggisberg lag wegen den Wolken nicht drin und so schlichen wir über Belp und die Stadt Bern raus. Richtung Seeland wurde es dann besser und hinter dem Jura begann das schöne Wetter. Und so flogen wir mit zwei Zwischenlandungen problemlos bis nach La Rochelle, wo dann definitiv Sommer herrschte. Wir erkundeten die Altstadt und genossen ein Abendessen unter freiem Himmel. Alle waren wir zufrieden, dass wir es trotz des widrigen Thuner Wetters gewagt hatten, auf die Reise zu gehen.

2. Tag, 13.6.2010

La Rochelle – Quiberon – Ouessant – Jersey

Erstmals hiess es: Schwimmwesten fassen! Unser erstes Leg führte uns erst der Küste entlang, über grosse Flächen, wo Salz gewonnen wurde, weiter nach Norden über lange Strände und schliesslich



einem Teilstück übers Meer, hinaus auf die Halbinsel Quiberon. Der Anflug war herrlich und spätestens beim anschliessenden Mittagessen an der Promenade eines gigantischen weissen Sandstrandes, kam definitiv Ferienstimmung auf.



Weiter ging es dann der Küste entlang nach Norden bis zum äussersten Zipfel der Bretagne und dann aufs Meer hinaus zur Felseninsel Ouessant, deren Flugplatz wie ein Flugzeugträger anzufliessen war. Der Anflug hatte entsprechend etwas Abenteuerliches und Hans war sichtlich stolz, als er unseren Archer bei viel Gegenwind sicher auf die Piste runter brachte.

Donat flog uns dann nach Jersey. Über dem Meer nahmen wir Kontakt mit Jersey-Approach auf und kamen dort in den Genuss, mit dem wohl gemütlichsten Controller der Welt zu funken. Er war very british und sprach in einer endlosen Gelassenheit, dass wir ihn uns in einem Schaukelstuhl vorstellten, ein Glas Whiskey in der einen, das Mikro in der anderen Hand. Echt ein Erlebnis!

Wir kamen in einem hübschen kleinen Hotel in St.Aubin unter, wo wir sehr herzlich aufgenommen wurden. Wir bekamen geräumige Zimmer, alle mit Blick auf die Meeresbucht. Abends erkundeten wir die Hauptstadt St. Helier, welche aber etwas enttäuschend war. Trotz Wochenende wirkte die Stadt ausgestorben und wir hatten letztlich Mühe überhaupt ein offenes Restaurant zu finden. Auch das von der Luft so imposant wirkende Fort Regent entpuppte sich am Boden als vernachlässigte Bauruine.

### **3. Tag, 14.6.2010**

#### **Jersey**

Die schlechten Wetterverhältnisse und groben TAF's, die stetig abnehmende Sicht und Wolken bis zum Boden voraussagten, veranlassten uns, den Weiterflug um einen Tag zu verschieben. Wir checkten gleich wieder ins Hotel ein und erkundeten anschliessend mit einem Mietauto die Insel. Wir umrundeten Jersey und machten Halt, wo es uns gerade gefiel und es etwas zu sehen gab.

Die felsige Nordküste war von atemberaubender, rauer Schönheit. Wir machten Zwischenhalte an einigen der schönen Buchten mit weissen Sandstränden, beobachteten das Kommen der Flut. Wir waren am Devil's Hole, bei den Überbleibseln der deutschen

Kanonen aus dem 2. Weltkrieg, entdeckten ein Weingut (ja, auf Jersey wird tatsächlich Wein angebaut!!) und sahen Fasane, Hasen und jede Menge Austernfischer (Vögel).



**Jerseys Nordküste**

Den Abend verbrachten wir grösstenteils mit der Planung der Weiterreise. Die Wetterlage liess Zweifel aufkommen, ob wir in die Normandie würden fliegen können oder ob wir besser über die Südküste Englands auswichen. Beide Routen wurden geplant und der Entscheid auf den kommenden Morgen verschoben.

## **4. Tag, 15.6.2010**

### **Jersey – Lydd – Antwerpen**

Donat und Hans hatten bereits vor dem reichhaltigen englischen Frühstück das Wetter gecheckt und waren zum Schluss gekommen, dass die England-Route die bessere Variante für unseren Weiterflug war. Und so sattelten wir unseren Archer für die Überquerung des Kanals und unser erstes Ziel, Bembridge auf der Isle of Wight. Doch unsere schönen Pläne wurde jäh zunichte gemacht, als uns der Controller von Jersey-Tower vom Taxiway zurück zum Parking beorderte. Bembridge hätte uns keine Freigabe erteilt, wegen fehlender Branche-Clearance. Wir sahen uns im Cockpit fragend an, rollten danach aber zurück zum Parking. Im Büro des Aero-Clubs erkundigten wir uns nach dem Problem und es stellte sich heraus, dass Bembridge – obwohl wie Jersey ebenfalls zu England gehörend – von Einreisenden der Kanalinseln eine Zoll-PPR von 24 Stunden verlangte, welche wohlverstanden in keinem Bottlang erwähnt war. Wir vermuteten eine Schikane des Mutterlandes England an die Kanalinseln, welche sich ja gerne als eigenen Staat betrachteten. So haben Jersey und Guernsey sogar ihre eigene Währung (Jersey-Pfund, etc.).

Wir mussten dann wohl oder übel unsere Route umplanen zum nächsten Zollflugplatz in England, der uns ohne 24-Stunden-PPR anfliegen liess. Es kam schliesslich nur Lydd, Nähe Dover in Frage und so kam Hans in den Genuss das längste Leg unseres Trips zu fliegen. 2 Stunden über den Kanal, über die Isle of Wight, wo wir mit Bedauern auf den wirklich schönen Flugplatz Bembridge runterschauten, vorbei an dem imposanten Hafen von Southampton, Englands Südküste entlang und schliesslich hinaus ins scheinbare Niemandsland, wo Nahe der Küste etwas verlassen der Flugplatz Lydd lag. Der Flugplatz war gross und hatte trotzdem so gut wie null Flugbetrieb. Wir tankten zu einem

unschlagbaren Preis von 1,02 £/Liter auf und gönnten uns einen kleinen Mittagsimbiss in dem grossen, etwas finster wirkenden Flugplatzrestaurant.

Mittlerweile lag eine „strong-wind-warning“ mit Böen bis 35 Knoten vor und ich machte mich auf einen bockigen Flug gefasst, als ich die PMY zur Piste rollte. Wenigstens lag die Piste einigermaßen in der Windrichtung und so waren wir schon kurz nach dem Vollgassetzen in der Luft. Über den Kanal wars diesmal bloss ein Katzensprung. Bald lag Frankreich hinter uns und wir folgten der belgischen Küste, einem einzigen endlosen Strand, an dessen die eine oder andere moderne Stadt aus dem Boden gestampft worden war. Wir waren froh, hatten wir uns Antwerpen als Tagesziel ausgesucht nicht Oostende, welches zuerst noch zur Debatte gestanden hatte. Oostende sah nämlich aus der Luft überhaupt nicht anmächlich aus. An Brugge vorbei flogen wir dann ins Landesinnere, und landeten bei turbulentem Wind auf dem Luchthaven von Antwerpen. Auf dem Funk war einiges los und machte dem internationalen Flughafen alle Ehre.

Wie das auf grossen Flughäfen so ist, ist alles grösser, kostspieliger, unpersönlicher und zeitaufwändiger. Um meinen Stempel fürs Flugbuch musste ich zweimal mit entsprechendem Nachdruck fragen, bis der Angestellte ihn mir schliesslich etwas widerwillig herausrückte. Aber darauf bestand ich, rechnete ich doch nicht zwingend damit, jemals wieder selber mit dem Flugzeug Antwerpen anzufliegen. Und als passionierte Stempeljägerin, musste ich den doch einfach haben.

Mit dem Bus gings ins Stadtzentrum, wo wir in einem Hotel gleich neben dem Bahnhof eincheckten. Die Rückkehr auf den Kontinent empfanden wir fast ein wenig wie Heimkommen. Die Autos fuhren wieder auf der richtigen Strassenseite, Euros wurden wieder als Zahlungsmittel akzeptiert und die Stecker unserer Aufladegeräte passten nun auch wieder in die Steckdosen.



In strahlender Abend-sonne erkundeten wir die male-  
rische Altstadt Antwerpens  
und gönnten uns in der  
Gartenwirtschaft des Hilton-  
Hotels einen Apéro. Auf der  
anschliessenden Suche  
nach einem Restaurant fürs  
Abendessen, entdeckte  
Donat in einem versteckten  
Hinterhof ein sagenhaftes  
kleines Restaurant, in dem  
wir königlich speisten und  
sehr herzlich umsorgt wur-

den von der Wirtin, die nach jedem Gang mit verschmitztem Lächeln in sympathischem Holländisch fragte „war et lekker?“. „Sehr lecker!“ nickten wir strahlend zurück.

## 5. Tag, 16.6.2010

### Antwerpen – Texel – Borkum – Juist

Antwerpen hat seinen Preis; spätestens beim Hinblättern der Landetaxe und Abstellgebühren wurde uns das bewusst. Aber der Abstecher hatte sich trotzdem gelohnt.

Bei bockigem Wind ging unsere Reise weiter. Wir überflogen riesige Industrieanlagen am Rande Antwerpens, sowie enorme Hafenanlagen, mit gehäuften Rohstoffen und tausenden von Schiffscontainern, die zu Rotterdam gehörten.



Dann gings der belgisch-holländischen

Küste entlang, wo wir die Coast-Guard beobachten konnten, die schnell mit ihrem Heli den Kumpels draussen auf See „hallo“ sagen flogen.

Wir landeten auf der sehr grünen holländischen Insel Texel. Mike vom Tower begrüßte uns herzlich, bot Hilfe für den Weiterflug (Infos über anstehende F16-Flüge, Frequenzen etc.) und machte anschliessend ein Foto von der HB-PMY für seine „Trophäensammlung“ der Gastflugzeuge auf der Flugplatz-Homepage. Weniger Freude machte das Flugplatz-Beizli, wo man Hans aus unerklärlichen Gründen einfach keine Tomatensuppe servieren wollte und uns danach statt Salat einen Riesenhaufen fetttriefendes frittiertes Zeug servierte.

Mit einem Fettklumpen im Bauch flogen wir danach weiter. Von einer Landung auf der Insel Ameland mussten wir aufgrund des massiven Seitenwinds absehen, aber einen Low-Pass liessen wir uns nicht nehmen. Der Holländer im Tower hatte seine helle Freude und bewilligte das Manöver umgehend.

Auf der westlichsten Ostfriesen-Insel Borkum setzten wir als nächstes auf. Dort gab es jede Menge wilder „Flugplatz-Hasen“, welche sich auf dem Rasen vor dem Tower sonnten und grasten.

Das letzte Leg des Tages war ein kleiner Hüpfer auf die Nachbarinsel Juist. Die Seitenwindlandung gelang und kaum waren wir am Boden, fragte uns der Türmer, ob wir übernachten wollten. Wir bestätigten und so wies er den Kutscher an, auf uns zu warten. Denn Juist ist eine der autofreien Ostfriesen-inseln. Und so sassen wir, kaum gelandet, mit Sack und Pack in einem 2-PS-starken Planwagen, der uns ins Dorf fuhr. Von den anderen Fahrgästen erfuhren wir vom Sieg unserer Fussball-Nati über Spanien und ernteten anerkennendes Lob.



wir fast die einzigen, die die Dünenlandschaft und den breiten, weissen Sandstrand erkundeten. Neugierig setzten wir uns in einen der zahlreichen Strandkörbe und waren bald einmal davon überzeugt von dem windgeschützten Eingericht, froren wir doch ansonsten ganz erbärmlich.

Die frische Seeluft machte Hunger, welchen wir in gemütlichem Ambiente mit köstlich zubereiteter frischer Nordseescholle stillten.

Die Suche nach einer Unterkunft war nicht ganz leicht und wir kamen schliesslich in einem etwas schmutzigen Hotel unter. Nach dem Hotelbezug zog es uns ans Meer. Bei blauem Himmel, strahlendem Sonnenschein aber eisigem Wind, waren



## 6. Tag 17.6.2010

### Juist – Norderney – Langeoog – Wangerooge – St. Peter Ording

Tag des Inselhüpfens! Mit Ausnahme von Baltrum statteten wir der Reihe nach allen noch verbleibenden Ostfrieseninseln einen Besuch ab. Die Legs waren entsprechend kurz, Hans hielt den Rekord mit 6 Minuten von Juist nach Norderney und war traurig, dass er das Steuer danach schon wieder aus der Hand geben musste. Das Wetter war

## MOTORFLUGGRUPPE THUN

optisch ein Traum, konnten wir die Aussicht auf die Inseln, deren schier endlose Strände und das Wattenmeer bei wolkenlosem Himmel geniessen. Fliegerisch konnten wir aufgrund des doch beträchtlichen Windes mal wieder ausgiebig Seitenwind-Anflüge trainieren und wir wetteiferten miteinander, wer am sanftesten aufsetzen konnte.

Da die meisten Ostfrieseninseln eine ausgedehnte Mittagspause mit bis Startverbot bis 15 Uhr haben, beeilten wir uns, noch vor 12 Uhr nach Wangerooge zu kommen, wo wir dann einen Spaziergang an den Strand machten und anschliessend im Ort zu Mittag assen.



Auf dem Weiterflug nach Norden übers Meer, konnten wir dank der klaren Sicht in der Ferne Helgoland aus-machen, welches Donat bis zum Schluss unserer Reise reizen sollte. Auch Hans und ich wären gerne dort gelandet, aber die Piste war mit 320 m einfach zu knapp.

Unser Tagesziel hiess St. Peter Ording, ein gepflegter, kleiner Flugplatz mitten im Grünen, wo wir unseren Archer dann auch gleich neben einer Kuhweide parkieren durften. Der Mann im Turm, ein ehemaliger Fiat G91-Instruktor und Alphajet-Pilot war ein alter Haudegen und Gemütlichkeit in einer Person und bot uns einen sehr freundlichen Empfang und zuvorkommenden Rundum-Service. Bei der Frage nach einer Unterkunft funkte er sogleich den Piloten, der unten auf dem Vorplatz durchrollte, an. Dieser seinerseits Hotelier, organisierte uns gleich vom Cockpit aus Zimmer inkl. WM-Rabatt und Gratis-Frühstück (immer noch wegen dem Sieg über Spanien), plus Transfer ab Flugplatz.

Das Hotel „4-Jahreszeiten“ wurde von aufgestelltem Personal mit viel Improvisation geführt, da im Frühling ein Brand einen Teil der Anlage zerstört hatte. Nichtsdestotrotz bekamen wir einen freundlichen Service und wohnten in sehr geräumigen und modernen Zimmern (im intakten Teil).



Kein Wölkchen trübte den Himmel, als wir uns zum Strandspaziergang aufmachten. Das Wetter war fast surreal schön. Unterwegs machten wir bei der Filiale von Gosch (Krabbenrestaurant von Sylt) halt, wo Donat beim Apéro seiner Leidenschaft für Krabbenbrötchen frönen konnte.



Über einen kilometerlangen Holzsteg gelangten wir dann über Salzwiesen an den teilweise bis zu einem halben Kilometer breiten Strand. Dort rasten einzelne Strandsegler in atemberaubender Geschwindigkeit über den Sand und wir kamen zum Schluss, dass das Terrain auch bestens als Landebahn für einen Flieger erhalten würde – oder zumindest ein perfektes Notlandefeld wäre.

Am Wasser angekommen, genossen die ganz abgehärteten unter uns – allerdings dick in Windjacke eingepackt – ein Fussbad in der frischen Nordsee. Bei herrlichem Sonnenuntergang liessen wir den Tag mit Muschelsuchen und Strandkorbsitzen ausklingen.

### 7. Tag 18.6.2010

#### St. Peter Ording – Husum – Wyk auf Föhr – Flensburg

Zurück auf dem Flugplatz, kamen wir wieder in den Genuss des wirklich unschlagbaren und freundlichen Service unseres Kampfjet-Veteranen im Turm. Als wir nach AVGAS fragten, meinte er, bei ihm hier sei der Treibstoff teuer, aber er höre sich rasch um. Was im Klartext hiess, dass er schnell alle umliegenden Flugplätze abtelefonierte, um das günstigste AVGAS für uns zu finden. Wo findet man solche Zuvorkommendheit sonst? Einfach einmalig! Wir belohnten ihn mit einer Toblerone, über die er sich sehr freute.

## MOTORFLUGGRUPPE THUN

Bei strengem Wind (es waren sämtliche Windmühlen der Umgebung emsig am Strom produzieren), flogen wir dann nach Husum, zum „perfekten Tankstopp“. Dann flogen wir weiter der Küste entlang nach Norden. Unser Ziel war Wyk auf der Insel Föhr, der südlichen Nachbarinsel von Sylt. Unser Archer wurde heftigst durchgeschüttelt und ich landete ihn bei starkem Seitenwind aus 60° Grad zur Piste. Das Seitenwind-Training der letzten Tage zahlte sich aus.

Nach einem mittäglichen Strandspaziergang und einem eher teuren Pfannkuchen-Stopp, traten wir den letzten Flug des Tages nach Flensburg an. Doch vorher hiess es noch: „einmal um Amrun rum!“ wie Donat so schön rezitierte. Wir umflogen die Insel Amrun mit ihren wunderschönen Strand- und Dünenlandschaften, dem markanten Leuchtturm und den kleinen Dörfchen und Donat erklärte uns, wo genau er da schon mal in den Ferien gewesen war.



Amrun

In Flensburg erwartete uns Thomas, ein Bekannter von Hans, welchen er von früheren Flügen nach Flensburg kannte. Hans hatte ihn zuvor kontaktiert, dass wir kämen, aber was uns dann da erwartete, übertraf unsere kühnsten Vorstellungen. Thomas fing uns als Marshaller auf einem Mini-Motorrad bereits auf dem Taxiway ab und geleitete uns bis in seinen Hangar (dieser gehörte übrigens einst Beate Uhse – ja, die Beate Uhse), wo wir die PMK neben seine zwei Maschinen gratis und franko einstellen durften.

Nach einer herzlichen Begrüssung, erklärte Thomas, dass die Hotelzimmer bereits organisiert seien und wir den Wagen seiner Frau brauchen dürften, solange wir da wären. Wir waren sprachlos.

Nach einem Schwatz im Flugplatz-Beizli bezogen wir unsere Hotelzimmer und erkundeten Flensburg. In einem kleinen Restaurant mit äusserst fröhlicher Bedienung assen wir zu Abend. Es gab köstliche Fajitas und Pizzen - alles in Monsterportionen und zu sehr günstigen Preisen.

### 8. Tag, 19.6.2010

#### Flensburg – Nordborg – Sydfyn – Aero – Flensburg

Am nächsten Tag nahm uns Thomas mit zum Fly-in auf dem dänischen Flugplatz Norborg. In gemütlichem Ambiente trafen sich dort Piloten und Fliegerfreunde und verbrachten den Tag zusammen. Die Gastflugzeuge wurden zum Parken auf ein abgeerntetes Stoppelfeld eingewiesen, danach erhielt jeder von uns Gutscheine für



Bratwurst, Getränke, Kuchen und Kaffee. Wir plauderten mit dänischen Piloten, die sich über den Besuch aus der Schweiz freuten.

Wir machten anschliessend noch einen kleinen Rundtrip auf die dänischen Flugplätze Sydfyn und Aerö. In Aerö sassen wir dann eine Weile fest, weil eine Regenzone durchzog. Der Mann im C-Büro kümmerte sich aber rührend um uns, versorgte uns mit Kaffee und laufend mit den neusten Wetterdaten. Bei schönstem Rückseitenwetter mit schier grenzenloser Sicht flogen wir später zurück nach Flensburg.

Um 19 Uhr lud uns Thomas mit seiner Frau und seinen Freunden Haki und Anke zum Abendessen in die Flensburger Weinstube ein. Bei überdimensionalen und sehr leckeren Flammkuchen und Wein erzählten Haki und Thomas von ihren Flugabenteuern und es wurde ein sehr lustiger Abend.

### **9. Tag, 20.6.2010**

#### **Flensburg – Rendsburg – Rothenburg Wümme – Lüneburg**

Am nächsten Morgen hiess es Abschied nehmen von Flensburg und den deutschen Fliegerkameraden. Es ging nun an die erste Etappe unserer Heimreise. Beeilen brauchten wir uns nicht, da das schlechte Wetter vor uns Richtung Süden zog. Es blieb so genug Zeit noch zwei Tage Deutschland zu geniessen.

Wir landeten in Rendsburg, ein Platz, der gleich neben dem Nord-Ostseekanal liegt. Das witzige daran ist, dass die grossen Frachtschiffe direkt hinter dem Tower durchfahren und diesen meist auch überragen.

Kaffee- und Kuchenstopp machten wir in Rothenburg-Wümme, einem heute zivil genutzten Militärflugplatz, mit einem gewaltigen Tower. Dieser wird jetzt allerdings als Wohnung genutzt, die Flugplatzleitung sitzt in dem deutlich bescheideneren neuen Gebäude daneben.

Gegen Abend trafen wir auf dem PPR-Grasplatz Lüneburg ein. In Lüneburg war gerade noch der letzte Abend des Stadtfestes im Gange, wo wir rechtzeitig zum Finale des Karaoke-Wettbewerbs eintrafen. Doch die Freude war von kurzer Dauer. Plötzlich setzte heftiger Regen ein und alle Zuschauer flüchteten sich zum nächsten Unterstand. Zu dritt standen wir schliesslich unter einem einzigen Knirps an eine Hauswand gedrängt und versuchten, nicht komplett nass zu werden. Der Erfolg war mässig und so verlegten wir unseren Standort schliesslich in ein warmes, trockenes Café.

### **10. Tag, 21.6.2010**

#### **Lüneburg – Porta-Westfalica – Siegerland – Speyer**

Wir liessen die malerische Stadt Lüneburg hinter uns und flogen südwärts durch die Porta-Westfalica, einem markanten Einschnitt im Weser- und Wiehengebirge. Weiter



gings nach Siegerland, einem sehr gepflegten Platz auf einer Anhöhe über der Stadt. Dort gab es einen Flugplatz-Fuchs, der neben den Rollwegen mauste und sich nicht einmal durch unseren Motorencheck aus der Ruhe bringen liess.

Donat machte mit uns dann einen regelrechten Sightseeing-Flug auf dem Weg nach Speyer. Er flog dem Lauf des Rheins entlang und wir kamen so in den Genuss zahlreiche Burgen und Schlösser zu sehen. An der Loreley vorbei gings Richtung Mainz, vorbei an den ZDF-Studios. Der Anflug auf Speyer war wie immer spektakulär, da der Platz so dicht an der Stadt liegt.

Im Hotel am Technik-Museum kamen wir im letzten freien Zimmer unter. Nach einem abendlichen Stadtspaziergang, feierten wir in der Brauerei Domhof noch meine 300. Flugstunde, welche ich heute unterwegs nach Siegerland erreicht hatte.

## **11. Tag, 22.6.2010**

### **Speyer – Colmar – Montbéliard – Thun**

Nach einem üppigen Frühstück besuchten wir das Technik-Museum, wo wir uns im IMAX-Kino ins Weltall entführen liessen und anschliessend im Museum noch selber in ein ausgemustertes Space-Shuttle steigen konnten.

Wir brachen zu unserem letzten Flugtag auf. Südwärts gings zum Tankstopp und Mittagessen nach Colmar. Nach einem turbulenten Flug durchs Elsass, flog Hans Montbéliard, unseren letzten Auslandsstopp an. Der Anflug führte über eine weitläufige Teststrecke von Peugeot, welche in der Nähe ein Werk betreiben. Auf dem Flugplatz selber war – wie vielerorts in Frankreich – nichts los.

Danach ging es endgültig Richtung Heimat. Über den Jura, das Seeland flogen wir in gestrecktem Galopp heimwärts. Wir trafen zur geplanten Zeit in Thun ein, wo der Himmel einmal mehr verhangen trüb war. Nachdem wir auf unserer Reise wirklich vom Wetter verwöhnt worden waren, sagte unser Flugplatzchef, der uns in Empfang nahm, dass das hier in Thun der erste „schöne“ Tag seit unserer Abreise sei.

Glücklich über den guten Verlauf unserer grossen Reise, die sichere Heimkehr und mit einem Sack voller Erinnerungen, ging jeder von uns dreien dann nach Hause.

### **Facts:**

Unsere Reise führte durch 6 Länder (mit der Schweiz 7). In 22,5 Stunden Flugzeit flogen wir 31 Flugplätze an, legten eine Strecke von 2130 NM zurück und tankten 869 Liter AVGAS.

Barbara Gusset

## Jugendtag

Am vergangenen Samstag, 18. September waren die Schüler der 9. und 10. Klassen aus dem Obersimmental und Saanenland eingeladen, den Betrieb der Motorfluggruppe Obersimmental (MFGO) und der Alpinen Segelfluggruppe Zweisimmen (ASGZ) persönlich kennen zu lernen.

Schon um 9 Uhr trafen die ersten Interessentinnen und Interessenten ein und begannen den Besuch gleich mit einem Flug im Motorflugzeug Ecolight IKARUS und im Motorsegler. Später folgten dann auch Flüge im Segelflugzeug-Doppelsitzer. In der statischen Ausstellung wurden viele verschiedene Flugzeuge präsentiert und erklärt: Vom 62-jährigen Ercoupe-Oldtimer über das



Fluglehrer Beni Lysser erläutert den Oldtimer Ercoupe

4-sitzige Reiseflugzeug Piper Archer bis hin zum modernsten Segelflugzeug-Doppelsitzer DG 1000!

## FLUGPLATZ ZWEISIMMEN

Während der Mittagspause, in der Bratwurst mit Pommes offeriert wurde, ergab sich für alle Gelegenheit sich persönlich mit den Ober-simmentaler Piloten zu unterhalten. Im Anschluss daran präsentierte Franz Hefti, Präsident der MFGO seinen persönlichen Werdegang vom Segelflieger bis zum First Officer der SWISS, sowie den Alltag eines Linienpiloten in einer instruktiven und abwechslungsreichen Fotoshow.



Beim Mittagessen im Gedankenaustausch mit den Piloten

Der Nachmittag war dann noch ganz dem Mitfliegen im Segel- oder



Zum Start bereit im DG1000

Motorflugzeug gewidmet. Bis zum Abend konnten noch insgesamt 17 junge Besucher dem Traum, selber fliegen zu lernen – was schon ab 15 Jahren möglich ist! – sicher ein gutes Stück näher kommen.

Hans Benz

## Prüfungserfolge

Bei der Alpinen Flugschule Zweisimmen – die zur Motorfluggruppe Obersimmental gehört - konnten im Verlauf dieses Sommers drei Piloten ihre Ausbildung abschliessen.

Hans Allemann und Salomo Lehmann haben den Skill-Test fürs PPL auf dem Piper Archer HB-OQT gemacht.



**Franz Meyer und Hans Allemann**



**Willi Brack und Salomo Lehmann**

Roger Seifritz hat als erster in Zweisimmen die Grundschulung auf dem Eco-Light Ikarus HB-WAS gemacht und kürzlich das RPPL Eco abgeschlossen. Die



**Isabelle Peccoraio und Roger Seifritz**

MFGO gratuliert diesen Piloten zu ihren Erfolgen und wünscht ihnen viele unvergessliche Flüge und stets Freude am Fliegen!

**Harald von Siebenthal**

## Vierter Rang an Segelflug-Schweizermeisterschaft

Vom 19. bis 26. Juni 2010 fanden in Yverdon die diesjährigen Schweizermeisterschaften im Segelflug statt. Harald von Siebenthal nahm von der Alpinen Segelfluggruppe ASGZ an den Titelkämpfen teil. Nachdem am Wochenende vom 19./20. Juni aufgrund des schlechten Wetters nicht geflogen werden konnte, waren dafür in der darauf folgenden Woche die Bedingungen von Tag zu Tag besser.

Leider wurde der Wettbewerb von einem tödlichen Unfall eines jungen Piloten überschattet, wurde jedoch nach einem eintägigen Unterbruch doch noch zu Ende geführt. Harald erreichte nach fünf Tagen Wettkampf in einem Feld von 19 Piloten in seiner Kategorie den ausgezeichneten vierten Schlussrang. Herzliche Gratulation und weiterhin viele schöne unfallfreie Flüge!



Harald von Siebenthal kurz vor dem Aufsetzen auf der Piste von Yverdon

<b>Personalblatt</b> (auch für Adressänderungen!)			
<b>Name</b>		<b>Vorname</b>	
<b>Adresse</b>			
<b>PLZ</b>	<b>Ort</b>		
<b>Tel. Privat</b>		<b>Fax Privat</b>	
<b>Tel. Geschäft</b>		<b>Fax Geschäft</b>	
<b>Natel</b>		<b>Geb.-Datum</b>	
<b>E-Mail</b>			
<b>Beruf</b>			
<b>Arbeitgeber</b>			
<b>Selbständige bitte Geschäftsname</b>			
<b>Mitglied Aeroclub der Schweiz seit:</b>			
<b>Mitglied Nummer AeCS:</b>			
<b>Tätigkeitsgruppe(n)</b>	<b>... seit</b>	<b>aktiv</b>	<b>passiv</b>
<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			
<b>Bemerkungen: z.B. Mitgliednummer MFGT, weitere Vereine, usw.</b>			
<b>Datum</b>		<b>Unterschrift</b>	
<b>Einsenden an: Mitgliedersekretär Regionalverband Berner Oberland Hans Eicher, Lärchenweg 2, 3700 Spiez, E-Mail: <a href="mailto:hans.eicher@freesurf.ch">hans.eicher@freesurf.ch</a></b>			