

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 96 (3/11)	Seite
AEROCLUB BERNER OBERLAND	
Die fliegende Agenda – Terminkalender	2
Das Wort des Präsidenten	3
Infos zur Tour de Cervelat 2011	4
Flugtag St. Stephan, 20. August 2011	5
3 Fragen zur Technik	7
REICHENBACH	
Die Fluggruppe Reichenbach ist 50	9
Destination Nordkap	11
Blendend schön und top fit mit Jahrgang 1947	17
THUN	
GOST	
Nachruf Kurt Grünig	23
Antike Flugzeuge auf dem Flugplatz Thun	25
Zusammenkunft GOST	28
Motorfluggruppe Thun	
MFGT-Gruppenausflug 2011	29
Ostwärts – Bericht der Flugreise 20.-26.8.2011	33
Eine unangenehme Lebenserfahrung	39
ZWEISIMMEN	
Ferienpass auf dem Flugplatz Zweisimmen	41

Impressum

Erscheint dreimal jährlich in einer Auflage von 500 Exemplaren

Redaktionsschluss: 13.1.2012, 13.4.2012, 14.9.2012, 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

Die fliegende Agenda

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

AeroClub Berner Oberland

08.10.2011 Tour de Cervelat

Flugplatzverein Thun

22.10.2011 2. Flugplatzputzete

Segelfluggruppe Thun

22.10.2011 Demontage-Tag

Fehlt ein Termin?

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

Inserieren zum Bestpreis!

Diese Werbefläche kostet

Fr. 40.- für 1 Erscheinung

Fr. 70.- für 2 Erscheinungen

Fr. 105.- für 3 Erscheinungen

Tel. 079 510 41 69

oder

e-mail: redaktion@aeroclub-berneroberland.ch

Inserat
Stockhornbahn

Das Wort des Präsidenten

Werte Fliegerkolleginnen, werte Fliegerkollegen

Schon bald ist der Sommer wieder vorüber und hoffentlich steht uns ein schöner Herbst bevor. Aus fliegerischer Sicht, war dieser Sommer wohl eher einer der schlechteren. Trotzdem gab es einige Highlights in unserer AeBO-Region. Zum einen möchte ich den Kollegen in Saanen ganz herzlich zur Übernahme des Flugplatzes mit der entsprechenden Umnutzung gratulieren. Es hat sich auch hier gezeigt, dass Hartnäckigkeit und Ausdauer zum Erfolg führen. Wir freuen uns mit der Genossenschaft des Flugplatzes Saanen, dass der Flugplatz nun in privater Hand ist.

Auch unsere Kollegen in Zweisimmen stehen kurz davor zu feiern. Die Umnutzung ist auf gutem Wege und sollte nichts mehr dazwischen kommen, wird diese noch in diesem Jahr besiegelt. Der Genossenschaft ganz herzlichen Dank im Namen aller Piloten für den grossen und manchmal nervenaufreibenden Einsatz.

Die Kollegen von der Motorfluggruppe in Reichenbach konnten dieses Jahr ihr 50-jähriges Bestehen feiern. Der Vorstand vom AeBO gratuliert auch hier ganz herzlich.

Leider gab es auch 2011 wieder einige Unfälle mit Todesfolge in der Fliegerei. Dies zeigt einmal mehr wie wichtig die „Flight Safety“ ist. Darum ist es stets wichtig zu Trainieren. Diese Möglichkeit besteht auch dieses Jahr wieder während der „Tour de Cervalat“ am 8. Oktober 2011. Die Facts findet Ihr auf Seite 4.

Zum dritten Mal findet dieser tolle Anlass, welcher unter dem Patronat des AeBO steht, statt. Es geht einmal mehr darum, dass wir alle die Flugplätze Reichenbach, Thun, Zweisimmen und Saanen besuchen. Für das leibliche Wohl wird auch dieses Jahr wieder gesorgt sein. Es gibt also fast kein Grund nicht mitzumachen.

Ich bin sicher, dass wir bei schönstem „Berg-Herbstwetter“ einen wunderschönen Tag mit herrlichen Flügen und tolle Begegnungen unter Fliegerkameraden erleben werden.

In diesem Sinne wünsche ich Euch allen „many happy landings“

Euer Präsident AeBO
Marco Zürcher

Wichtige Infos für Teilnehmer der Tour-de-Cervelat

Wann: Die Tour de Cervelat findet am **Samstag, 8.10.2011** statt.

Für die **Flugvorbereitung** ist jeder Pilot selber zuständig. Landeinformationen der einzelnen Flugplätze sind auf deren Homepages zu finden, sowie im AIP. PPR ist an diesem Tag aufgehoben:

Reichenbach: www.flugplatz-reichenbach.ch

Saanen: www.air-sarina.ch

Thun: www.thun-airfield.ch

Zweisimmen: www.zweisimmen.aero

Landetaxen werden auf allen Flugplätzen ganz normal gemäss Tarifen bezahlt.

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“

Verpflegung: Das Mittagessen wird von den Fluggruppen gesponsert.

Um 9.00 Uhr fällt der Meteo-Entscheid, ob geflogen werden kann oder nicht. Sollte am Morgen nicht geflogen werden können, das Wetter sich aber bessern, wird die Lage um 13 Uhr neu beurteilt.

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

Flugtag St. Stephan, 20. August 2011

Einmal mehr konnte der Hunterverein Obersimmental bei besten Wetterbedingungen sein alljährliches Hunterfest durchführen. Im Anschluss an die Hauptversammlung des Vereins begann das eigentliche Flugprogramm mit Passagierflügen des Fliegermuseums Altenrhein. Am strahlend blauen Himmel durften immer wieder Überflüge einzelner Hunter oder in Patrouille bestaunt werden. Neben den Hunttern waren auch Flugzeuge wie Vampire, DC-3 von Breitling, PC-7, Bücker oder Helikopter zu bestaunen.



Breitling DC-3 beim Start in St Stephan

Dabei ist vielleicht dem einen oder anderen Besucher der orange PC-7 des Fliegermuseums Altenrhein mit seiner ungewohnten Immatrikulation 7T-FMA aufgefallen. Wieso das, fragten sich einige Besucher? Hier wiehert der schweizerische Amtsschimmel und Perfektionismus. Das Fliegermuseum Altenrhein erhielt diesen PC-7 aus Beständen der Schweizerischen Luftwaffe geschenkt. Um damit weiter zu fliegen, musste die Maschine natürlich zivil immatrikuliert werden. Das BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) machte hierfür jedoch unerfüllbare und vor allem unbezahlbare Auflagen. Man hätte einige hunderttausend Franken in den Umbau investieren müssen! Offensichtlich

werden diese Flugzeuge, die von unserer Luftwaffe seit dreissig Jahren problemlos betrieben und bestens gewartet werden, durch das BAZL als nicht sicher erachtet. Die findigen Köpfe in Altenrhein gaben sich mit diesem Bescheid zum Glück nicht zufrieden und haben nun ihren PC-7 mit einem vernünftigen Aufwand in San Marino zivil registriert, deshalb 7T-FMA (FMA = Fliegermuseum Altenrhein). Somit kommt dank dem schweizerischen Amtsschimmel San Marino zu PC-7 Flugzeugen unserer Luftwaffe (die Maschine aus Altenrhein ist nicht die einzige) in ihrem Register.



PC-7 ex A-907 der Luftwaffe, jetzt 7T-FMA aus San Marino

Nach Ende des Flugdiensts gab es in St Stephan nur glückliche Gesichter. Die zahlreichen Helfer haben den Besuchern einmal mehr einen super Flugtag in familiärem Rahmen geboten. Bis zum nächsten Jahr, am 25. August 2012 in St Stephan.

René Zürcher

3 Fragen zur Technik

Heute wenden wir uns dem Schmiersystem zu. Die im Betrieb eines Motors entstehende Reibung lässt sich durch schmieren verringern. Ziel der Schmierung ist es eine dünne Schicht Öl, einen Ölfilm, entstehen zu lassen, der ein direktes aufeinander gleiten der bewegten Körper verhindert.

Es gibt verschiedene Schmiersysteme, alle haben sie Vor- und Nachteile. Unsere Flugmotoren verwenden das Nassumpf Schmiersystem (Englisch: wetsumpoilsystem), auch Druckumlaufschmierung genannt.

1. Die Druckumlaufschmierung (Wetsump) hat die Aufgabe

- den statischen Druck im Kurbelgehäuse für die Abnahme des Öldruckmessers konstant zu halten
- nur die bewegten Teile des Motors zu schmieren
- die Reibung der bewegten Teile des Motors zu verringern, Wärme abzuführen und eine Feindichtung zu gewährleisten
- dem Benzin-Luft-Gemisch die richtige Menge Schmierstoff beizugeben

2. Die Öltemperaturanzeige nähert sich der roten Marke im Steigflug. Was tun?

- den Steigflug mit zurückgenommener Leistung fortsetzen
- mit höherer Leistung weitersteigen
- Steigflug abbrechen bis die Öltemperatur wiederum normal ist
- Mixer betätigen und mit magerem (lean) Gemisch weitersteigen

3. Was kann die Ursache für ein Sinken des Öldrucks bei gleichbleibender Öltemperatur sein?

- Vergaservereisung
- falsche Gemischregulierung (Mixer)
- zu hohe Drehzahl
- Anzeigefehler

Die Antworten und Erklärungen findet Ihr auf Seite 43.



Inserat

TC-Net



Die Fluggruppe Reichenbach ist 50

Die Fluggruppe Reichenbach ist 50! Also „mitten im Leben“ und weit entfernt von einer Pensionierung - im Gegenteil: die Fluggruppe, oder „FGR“ wie sie genannt wird, ist noch jung und fliegt voller Elan am Berner Oberländischen Himmel. Grund genug, um im Kreise der Hobby- und Berufspiloten mit Angehörigen und Freunden der Fliegerei dieses Jubiläum zu feiern. So fanden sich am Samstag 20. August die Mitglieder der FGR zusammen, um mit ihrem Präsidenten Remy Supersaxo über Geschichte, Gegenwart und Zukunft der FGR gemütlich und festlich zu jubelieren.

Die Fluggruppe Reichenbach wurde 1961 von vier Flugpionieren unter dem Namen Fluggruppe Niesen gegründet. Es waren dies passionierte Motorflugpiloten aus der Region Oberland, die nach einem Hartbelagflugplatz Ausschau gehalten hatten und mit dem Reduit-Militärflugplatz Reichenbach fündig wurden. Nach langwierigen Verhandlungen erlangten sie ein Mietrecht für diesen interessanten Platz mitten in den Alpen. Das damalige Bundesamt für Militärflugplätze schränkte jedoch die Benutzung des Platzes und die Herkunft der Piloten ein. So durften lange Zeit nur Piloten aus dem Amt Frutigen und Niedersimmental, sowie Flugschüler aus der Region Interlaken und dem Haslital Mitglied der Fluggruppe werden.

Mit einem Piper Supercup für zwei Personen an Bord, wurde rasch durch Schulung junger Flugbegeisterter die Anzahl der Mitglieder erhöht. So entwickelte sich die FGR zu einer bekannten und sehr professionellen Flugschule, zu dieser Zeit wohl die grösste Flugschule im Kanton Bern. In den 80er Jahren erlangte sie ihren Höhepunkt:

Mit 7 Flugzeugen, davon eine zweimotorige Beach Baron, wurden neben der Grundschulung auch Berufspiloten inklusive Instrumentenflug ausgebildet. Eine ganze Reihe dieser Jungpiloten verfolgten später eine Fliegerkarriere bei Airlines und Militär. Neben der Flugschule wurden Rundflüge über die Alpen und Privatflüge im In- und Ausland durchgeführt.

Mit 7 Flugzeugen, davon eine zweimotorige Beach Baron, wurden neben der Grundschulung auch Berufspiloten inklusive Instrumentenflug ausgebildet. Eine ganze Reihe dieser Jungpiloten verfolgten später eine Fliegerkarriere bei



Morane Rally + Piper L4



HUSKY 3



Baron DE55

Airlines und Militär. Neben der Flugschule wurden Rundflüge über die Alpen und Privatflüge im In- und Ausland durchgeführt.

Diese drei Aktivitäten sind bis heute erhalten geblieben. Die schrumpfende Mitgliederzahl, die Einführung neuer Europäischer Regeln für Ausbildung und Ausübung der Fliegerei für das Flugpersonal (JAR/FCL) und neue Auflagen für den Betrieb von Rundflug haben in den letzten Jahren zu grossen Umstrukturierungen in der FGR geführt. Ebenso wirkte sich der Brand des Flugzeughangars 2001, bei dem die FGR 4 Flugzeuge verlor, vorerst verheerend aus. Die Vorwärtsstrategie des FGR-Vorstandes nutzte aus diesem Verlust die Chance zu einem Neuanfang.



Neue Cessna 182 vor modernem Hangar

Heute besitzt die Fluggruppe mit ihren 65 Mitgliedern zwei Flugzeuge, eine gut gepflegte und modernisierte Cessna 172 und eine nigelnagelneue Cessna 182, ausgerüstet mit der modernsten Bildschirmanzeigetechnologie, dem sogenannten „Glascockpit“. Moderne Navigationssysteme und Autopilot vereinfachen ganz wesentlich das Fliegen im immer komplexer werdenden Europäischen Luft-

raum. Besonders stolz ist der Vorstand der FGR, dass mit diesem Flugzeug einige FGR-Mitglieder diesen Sommer bis zum Nordkap geflogen sind.

Die Fluggruppe Reichenbach setzt alles daran, auch in Zukunft ihre drei Aktivitäten, Privatflug, Rundflug und Flugschule profi-haft betreiben zu können, und das mit Rücksicht auf andere Interessen auf dem Flugplatz und auf die Talschaft, mit der sie ein ganz gutes Einvernehmen genießt.

Remy Supersaxo



Destination Nordkap

Nur zu oft hört man unter Fliegerkollegen „...zum Nordkap, da möchte ich mit dem Flugzeug schon lange hin!“. Meist bleibt es leider bei diesem Wunschspruch, sind es doch 2895 km von Reichenbach im Kandertal bis zum Nordkap, am nördlichsten „Zipfel“ Norwegens! Dass es nicht beim Wünschen bleiben muss, durften die Mitglieder der Fluggruppe Reichenbach mit ihrer neuen Cessna 182 erfahren. Sie teilten sich die Flugreise auf: Team Peter und Simone Friedli flogen die HB-CZZ in den hohen Norden hinauf und Team Pascal Collet und Remy Supersaxo brachten die Maschine nach einem aufregenden und prachtvollen Flugerlebnis zurück in die Schweiz.

Hier in Reichenbach „spekulierte“ man schon seit längerer Zeit mit einem Flug zum Nordkap. Vor 3 Jahren waren sich Pascal und ich einig: der Flug in den hohen Norden mit unseren Gruppenflugzeugen musste sein. Doch wie es so oft geschieht, waren gemeinsame Ferientermine, freie Flugzeuge und Wetter und Klima lange nicht auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen. Und dieses Jahr sollte es klappen. Doch als ich die Reservation unserer Cessna eingeben wollte, siehe da, war das Flugzeug schon für zwei Wochen besetzt. Peter Friedli, unser technische Chef, hatte wenige Stunden zuvor die gleiche Idee. So tastete ich mich diplomatisch an Peter und seiner Frau heran um gegebenenfalls etwas kombinieren zu können. Und schnell waren wir uns einig: die Reise in einem Stück zum Nordkap und zurück könnte anspruchsvoll und zu lang werden. Und da das Team Friedli nicht abgeneigt war, Skandinavien auch auf dem Boden zu erkunden, lag die Lösung rasch auf dem Tisch: Team Friedli fliegt von Reichenbach nach Alta, nördlichster Linienflugplatz in Norwegen, Team Pascal und Remy fliegt von Alta über das Nordkap und zurück in die Schweiz.

Bei einer kurzen Planungssitzung mit gemütlichen Nachtessen, präsentierte Peter seine geplanten Routen über Dänemark - Norwegen oder Schweden - Finnland. Das Wetter würde den Stichentscheid zur Routenwahl bestimmen! Kartenmaterial und AIP wurden organisiert und los ging's. Während Peter und Simone über Deutschland, Dänemark Richtung Bergen und der Norwegischen Atlantikküste zusteuerten, planten Pascal und Remy die Last Minute Flugverbindung nach Alta. Als nun Peter in die Schweiz zurückmeldete, dass sein Team

bei schönstem Wetter und über die Schwedische Route in Alta gelandet war und unsere HB-CZZ auf Pascal und mich wartete, flogen wir mit Zwischenstopp in Oslo mit Swiss und Norwegian der Mitternachtssonne entgegen.



Teamwechsel in Alta

Auf gut Schweizerdeutsch wurden Pascal und ich vom Team Friedli empfangen und gleich mit dem Mietauto in die Region chauffiert. Um etwa 23:00 Uhr genossen wir bei blendender Sonne !!! ein köstliches Nachtessen mit Fisch- oder Rentierspezialitäten. Und nach einer kurzen Nacht - das Licht geht hier nie aus um diese Jahreszeit - begaben wir uns zur Über-

nahme unserer Cessna auf den Flugplatz Alta. Nach ein paar einfachen Formalitäten und der Eingabe eines Flugplanes ging es für Pascal und mich endlich los!

Die Abgabe eines Flugplanes erweist sich als sehr nützlich. Nicht nur kennt der Flugsicherungsdienst unsere Pläne, er wird uns - und das gilt für ganz Skandinavien - ausgezeichnet führen und beraten. In den meisten Fällen wird man über Radarkontrollzonen geleitet, die unsere eigene Navigation bestätigen und ein sehr angenehmes Sicherheitsgefühl vermitteln. Und das Planen von Alternativflugplätzen ist dort oben kaum möglich, sind doch alle Distanzen zwischen den einzelnen Flugplätzen vergleichsweise zu Schweizer Verhältnissen, riesengross. Als „Alternate“ dient somit meist der Startflugplatz.



Anflug auf den nördlichsten Flugplatz Norwegens: Honningsvåg

Von Alta starten wir also zielstrebig Richtung Nordosten. Unser Ziel: der Flugplatz Honningsvåg. Es ist der nördlichste Flugplatz. Zweimal täglich landen hier Turboprops. Ansonsten ist es hier sehr ruhig! Und wir sind auch die einzigen „Fremden“ heute, die einen Besuch beim Tower abstellen, wo wir äusserst freundlich empfangen werden. Die umliegende Landschaft ist hier oben extrem wild, als hätte man einen Flugplatz in den Alpen auf

3000 Meter zwischen Moränen und Felsen „verpflanzt“. Einziger Unterschied: wir befinden uns am Meer und die Gebirge hier sind viel älter und runder abgetragen als die Alpen.

Beim Überflug von Honningsvåg haben wir zwei prachtvolle, riesengrosse Kreuzfahrtschiffe gesichtet. Als wir von einem Mitarbeiter des Flugplatzes ins Städtchen gefahren werden, wird uns bald klar, dass unsere Freude über diese Schiffe schnell ein Ende nehmen



Honningsvåg: „Kleine“ Kreuzfahrtschiffe

würde. Die etwa 3000 Passagiere der Crown Princess und weitere 2000 Touristen des zweiten „Bootes“ haben sämtliche Busse und Taxis der Region für sich beschlagnahmt. Unser Plan, kurz zum Nordkap zu fahren und später zurück zu unserem Flugzeug zu kehren ist chancenlos. Also entscheiden wir, soweit das Wetter, bzw. der Küstennebel dies nicht verhindert, das Nordkap von der Luft



Five miles south of Northkap

aus zu besichtigen. Auch daraus wird nichts. Etwa 5 Meilen südlich müssen wir umdrehen und unser nächstes Ziel nach Süden anpeilen. Doch kaum enttäuscht, das Kap nicht ganz gesehen zu haben, genießen wir die Fjorde unter uns, die

uns zum Flughafen Lakselv Banak führen. Kurze Zwischenlandung, ganz einsam auf einem riesen Flugfeld. Wir planen unsere Weiterreise Richtung Finnland.



Original oder Kopie?

Nun gilt es, das längste Leg in der Wildnis zu bewältigen. Ca. 2½ Stunden über Niemandsland: keine Spur von Zivilisation, keine Strassen, keine Feldwege, keine Fusspfade, nichts, nichts, ausser... faszinierende Landschaft! Karge Felskuppen, dazwischen Moorlandschaften und spiegelglatte Seen und Teiche in denen sich der Himmel und die wenigen Wolken originalgetreu wiedergeben. Unser

nächstes Ziel ist die Geburtsstätte des Santa Klaus, Rovaniemi. Das Glascockpit des Garmin 1000 erweist uns hierzu Glanzleistung. Neben der vorgegebenen Kurslinie, die unser Autopilot „millimeter“-genau abfliegt, erhalten wir alle Angaben über Terrain, Distanzen, „einfache“ Referenzpunkte, Bodengeschwindigkeit, Windgeschwindigkeit und Windrichtung, Meldestellen, Radarfrequenzen, und so vieles mehr und alles mit wenigen Knopfdrücken auf's Tablett serviert!

Und in Rovaniemi ist auch unser Hotel klar: wir schlafen direkt auf dem Polarkreis und im Hotel Santa Klaus. Das ist auch nicht zu übersehen. Schon am Flughafen sind die Schaltherhallen um diese Jahreszeit mit Santa Klaus Rentierschlitten geschmückt und im Hotel glauben wir die Jahreszeit verwechselt zu haben.



Schon am Flughafen sind die Schaltherhallen um diese Jahreszeit mit Santa Klaus Rentierschlitten geschmückt und im Hotel glauben wir die Jahreszeit verwechselt zu haben.

Am nächsten Tag geht es weiter Richtung Südwesten und Schweden. Ab hier gibt es wieder anständige Nächte, wo die Sonne auch kurz schlafen geht. Wir befinden uns im Land der tausend Inseln. Im Norden

noch fast unbewohnte Landschaften. Kontrastreiche Wälder und Abertausende von Flüssen, Seen und Inseln, es scheint nicht aufzuhören, als würden diese vor uns ganz frisch eingepflanzt.

Das Wetter ist wie im Märchenland. Unsere nächsten Stationen sind Lulea, Umea und Gästrike Airport bei Gävle. Dort werden wir von der lokalen Fluggruppe herzlichst empfangen und mit Informationen der Region bedient.

Von hieraus soll unsere Route entlang der Küste bis zum östlichen Meereingang nach Stockholm führen. Doch der Küstennebel lässt dies nicht zu. So schleichen wir am Rande der Nebelbank und ausserhalb der westlich gelegenen Kontrollzone des Stockholmer Flughafens Arlanda vorbei, von der Flugleitstelle bestens bedient und erreichen nach dem grandiosen Überflug der Hauptstadt den Flugplatz Bromma, mitten drin!



Anflug auf Bromma Stockholm

Unser Programm erlaubt es, am Nachmittag in aller Ruhe die Königsstadt zu Fuss und per Schiff zu erkunden.

Von Stockholm aus ist der Rückflug über Dänemark und Deutschland schon fast Routine. Prachtvolle Landschaften über Dünen und Watt, über farbige Felder, „zwischen“ Unmengen von Windrädern, über Elbe und Rhein runden unser Bild der glücklich gelungenen Nordkap Reise ab.

Neben den unvergesslichen Erinnerungen an ausserordentlichen Landschaften, den Tausenden von Digitalfotos und dem Gesprächsstoff für die vielen nächsten „Fliegerhöcks“, bleibt uns der Eindruck eines äusserst freundlichen, zuvorkommenden und interessierten Skandinavischen Volkes. Es wird weitere fliegerische Besuche in den hohen Norden geben!

Remy Supersaxo
Präsident Fluggruppe Reichenbach



Inserate
Jost Druck
+
Wasner
+
Flugschule Diemtigtal

Blendend schön und top fit mit Jahrgang 1947

Kurze Zeit nach der Inbetriebnahme der Ercoupe im September 2009 und einigen sehr schönen Flügen, zeigte uns Goliath ein Bild einer Globe/Temco Super Swift mit der Bemerkung: ‚Das sind auch sehr schöne Flugzeug-Oldtimer.‘

Uns bedeutet: Wir sind ist eine Gruppe von Liebhabern alter Flugzeuge aus Amerika, wenn möglich Alu poliert, und die Haltergemeinschaft besteht aus "Goliath", alias Hans-Peter Reusser (heute noch aktiver Hunterpilot und SWISS-Kapitän), Bruno Lehmann (ehemaliger Hunterpilot und jetzt aktiver Privatpilot), Martin Reusser (angehender SWISS-Pilot) und Beni Lysser (aktiver Fluglehrer).

Das Bild einer Super Swift war fortan in unseren Köpfen omnipräsent und so reifte der Gedanke, man(n) könnte doch neben der Ercoupe auch noch eine Swift betreiben.

Eine grosse Frage musste aber zuvor geklärt werden, nämlich: Passen Goliath und Bruno in das Cockpit. An beide müssen wir andern nämlich

stehend ordentlich hinauf schauen!

Diese Antwort bekamen wir in Bern-Belp mit der Super Swift von Peter Kappeler. Er liess uns eine Sitzprobe, natürlich verbunden mit einem kurzen Flug, vornehmen. Alles passte, d.h. die beiden Hunterpiloten waren nicht zu lang und so nahm eine weitere Oldie-Geschichte im Berner Oberland ihren Lauf.

Peter Kappeler besitzt in den Staaten ebenso eine Super Swift und diese wird betreut von Marvin, einem Freund von Peter, welcher auch selber für den Unterhalt besorgt ist und die Swift-Szene in Amerika bestens kennt. So wusste Marvin



Elegante Linien des tollen Flitzers N78056

nach einem Swift Fly in auch, dass Jerry Kemp sein mit einem Preis prämiertes Flugzeug einmal verkaufen möchte, zwar noch nicht heute, aber eben einmal. Und genau diese Maschine stufte Marvin als bestens geeignet für uns ein. Nicht nur das Aussehen, sondern auch der allgemeine Zustand dieser Maschine erschien ihm perfekt.

Der erste Kontakt zwischen Goliath und Jerry war noch nicht so sehr Erfolg versprechend, sogar mit eher Skepsis seitens Jerrys verbunden. Doch mussten unsere Absichten und die Verbundenheit zu Oldtimern, unsere fliegerischen Ausweise sowie bereits der Besitz einer Ercoupe, Jerry überzeugt haben und er nahm mit uns weitere Gespräche auf. Im September 2010 konnte Goliath das Flugzeug in Amerika probefliegen und kam mit sehr viel Begeisterung zurück.

Die Globe/Temco Super Swift, mit der Immatrikulation N78056, wurde 1947 in Texas als Typ GC-1B gebaut und besass ursprünglich einen 6-Zylinder Boxer-Motor Continental C-125 mit 125 PS. Von 1946 - 1951 wurden total 1521 Swifts, anfänglich als GC-1A und später als GC-1B, gebaut.

1993 erfolgte ein grösserer Umbau der N78056, wobei nebst neuen Sitzen und einem Canopy auch ein Continental IO-360 mit 210 PS eingebaut und weitere Modifikationen vorgenommen wurden. Der Motor war zuvor in einer Cessna 337 Sky Master mit der Kennung N86534 eingesetzt.

Die Maschine wies zum Zeitpunkt der Modifikationen etwa 1870 Flugstunden auf. Bis 1997 wurden lediglich etwa 20 weitere Stunden geflogen und erst 1999 erfolgte der Einbau von Steuerknüppeln, anstelle von Steuerhörnern. Die letzten



Detailanschrift an der Swift

Modifikationen erfolgten zum Jahrtausendwechsel und im Jahr 2002 wurde noch der im Jahr 1993 eingesetzte Motor überholt und bekam wieder eine volle TBO.

Im November 2010 konnten wir so dann die Super Swift N78056 mit dem Namen "One Mean Green Machine" kaufen.

Nur, wie kommt der Flieger jetzt zu uns in die Schweiz?

Ein Überflug wäre möglich gewesen, hätte aber eine ordentliche Nachrüstung von Instrumenten erfordert. Mit Zusatzkosten von mindestens \$ 30'000.- hätten wir rechnen müssen, excl. den Überflug selber.

Wir wählten den Wasserweg, d.h. eine Demontage des ganzen Flugzeuges in Amerika, eine Verpackung in einen Container und den Transport per Schiff nach Europa. Die Zerlegung und Verpackung erfolgte im Dezember 2010, wobei sogleich noch ein neues ELT sowie ein neuer Transponder Mode S eingebaut wurden.

Im Januar 2011 durften wir sodann die wertvolle Fracht in Heimberg in einer neuen Halle in Empfang nehmen, und gekostet hat die Demontage, die Verpackung und der Transport total ca. \$ 15'000.-, inkl. die neuen Geräte.

Bevor wir aber mit dem Zusammenbauen beginnen konnten, mussten wir noch einen Transportschaden beheben lassen. Der Motorblock löste sich nämlich bei einem Aufschlag des Containers von seinem Befestigungsbock und beschädigte die Motorverkleidung. Ein Teil der Verschalung aus Aluminium musste neu hergestellt werden. Dies konnte nur Ruedi Wild bewerkstelligen. Er besitzt nicht nur die Kenntnis dafür, sondern auch die notwendigen Werkzeuge dazu.

Auch bekam der Motor einen Schlag ab, was bedeutete, dass das ganze Teil zerlegt, kontrolliert und wieder zusammengebaut werden musste. Dies wurde in Ecuwillens erledigt.

Viele Stunden und Tage verbrachten wir anschliessend in der Halle und führten Teil um Teil zusammen. Goliath verfügte über alle nötigen Spezialwerkzeuge sowie Kenntnisse und hatte weitaus am meisten Arbeit dazu geleistet, oftmals auch ganz alleine.

Begleitet und beaufsichtigt wurden die Montagearbeiten von Al Malecha, einem FAA zertifizierten Mechaniker und Prüfer. Auch er verbrachte viele Stunden bei uns und konnte dazu noch verschiedene kleine Reparaturen und Modifikationen vornehmen.

In der Zwischenzeit suchten und fanden wir eine Hangarierungs-Möglichkeit in Reichenbach. Doch wie kommt ein fast fertig zusammengebautes, aber noch fluguntaugliches Flugzeug mit 3,50 m Breite ohne Flügel von Heimberg nach Reichenbach?



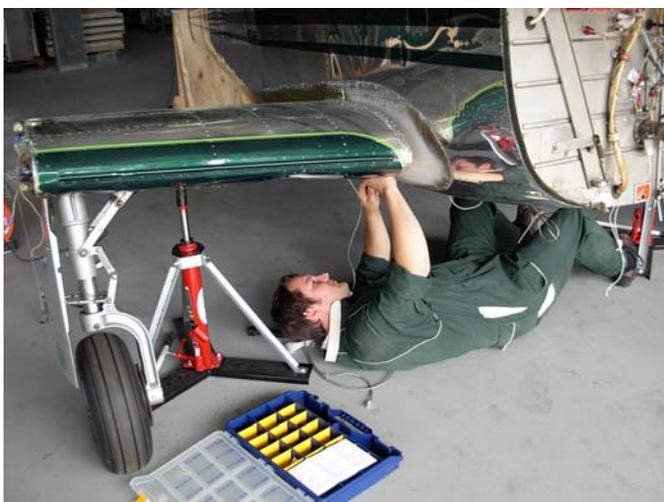
Verlad vor dem Strassentransport nach Reichenbach

Ganz einfach: Dazu benötigt man einen ganz jungen, noch schulpflichtigen Traktorpiloten mit einem Riesentraktor und einem sehr breiten Tiefganganhänger, Begleitfahrzeuge vorne und hinten sowie einige Nachtstunden.

Eines Abends nämlich verladen und befestigten wir die Swift auf diesen Anhänger

und fuhren sodann in der Dunkelheit auf Nebenstrassen nach Reichenbach. Mit Ausnahme einiger Strassenbaustellen, welche bei der Rekognoszierung wenige Tage zuvor noch nicht vorhanden waren, ging alles bestens. Die Baustellen-Abschrankungen aber mussten von uns abgeräumt und hinterher wieder eingerichtet werden wegen der übergrossen Breite unseres Gefährts.

In Reichenbach erfolgten sodann die letzten Fertigstellungsarbeiten und am 13. August 2011 kam der grosse Tag: Der Erstflug stand bevor. Sichtlich angespannt



Martin Reusser am "Schrauben"



Goliath (rechts) kontrolliert mit dem FAA-Prüfer Al Malecha die Montagearbeiten

REICHENBACH

und ein wenig nervös kontrollierte Goliath nochmals alles nur Erdenkliche, bevor er dann den ersten Flug persönlich vornahm. Und, wie konnte es anders sein, es klappte hervorragend und die Maschine übertraf all unsere Erwartungen. Ein tief brummender Sound des 6-Zylinders, fantastische Flug- und Akro-Eigenschaften mit Belastungsgrenzen bis +4,8 / -2,2 G sowie eine Reisegeschwindigkeit von ca. 150 mph zeichnen unseren neuen Liebling aus.



Schnittig auch in der Luft

Beni Lysser



Inserat HOPE

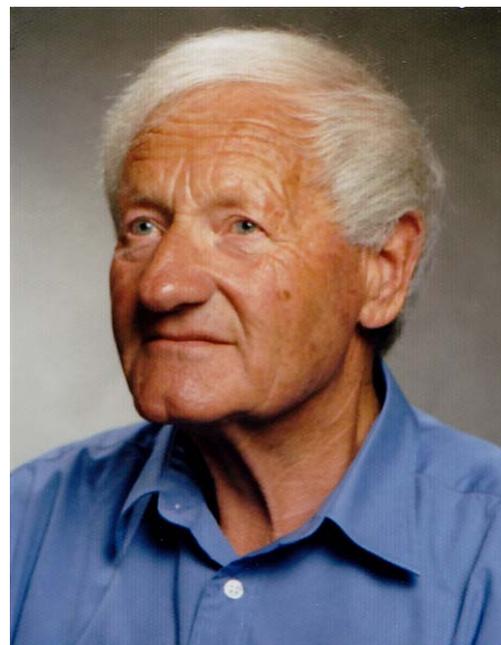
Zum Andenken an Kurt Grünig

Kurt Grünig, unser langjähriger Freund und Gönner-Mitglied, hat uns für immer verlassen.

Kurt, der alte Adler und Hängegleiter-Pionier, hat den Take-Off zu seinem Flug ohne Wiederkehr am 26. Juli 2011 vollzogen.

Kurt 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.



Kurt Grünig war in den jüngeren Jahren ein schweizweit bekanntes Original + Legende, eine Persönlichkeit aus der Hängegleiter-Pionierzeit (1938 – 1945). Er baute selbst mehrere Hängegleiter, flog sie ein und verbesserte sie ständig.

Nach dem Krieg wurde Kurt Grünig Mitbegründer der SG-Thun und deren erster Obmann.

Er befasste sich seit jeher mit der Leichtfliegerei. Und so erwarb er auch das Motorsegler-Brevet. In den 60er Jahren und nach der Erlangung des Motorflug-Brevets war Kurt auch Mitbesitzer einer Tiger-Moth. Kurt beteiligte sich an der Revision und Ausrüstung der Moth mit einer Schleppklinke. Die SG-Thun mietete die Tiger-Moth zum Schleppen ihrer Segelflugzeuge und Kurt diente in der Folge der SG als Schlepp-Pilot.

Nach der Gründung des Bucker-Fan-Clubs stellte Kurt seine Fachkenntnisse und seine Arbeitskraft dem Bucker-Fan-Club zum Unterhalt der Bucker zur Verfügung.



Im Beruf war Kurt Postbeamter und betreute in Thun die Bahnpost. Im Militär bekleidete er den Rang eines Wachtmeisters und war für die Verteilung der Post innerhalb eines Batallions verantwortlich.

So manche Legende und Episode kursierte seinerseits über die eher ungewöhnliche Postzustellung des Wm. Grünig. Kurt fasste die Postsäcke bei der Militärpost in Thun. Der Flugplatz Thun liegt ganz nahe. Kurt wäre nicht Kurt Grünig gewesen, wenn er sich das nicht zunutze gemacht hätte. Spontan verlud er kurzerhand die Postsäcke in eine Piper L4 und flog die Standorte der einzelnen Kompanien an. Wo nicht gelandet werden konnte, warf Kurt den Postsack im Langsamflug einfach ab.

Diese etwas ungewöhnliche Postzustellung brachte ihm nicht nur die Bewunderung und Anerkennung der Postempfänger über die unerwartete Flugpost, sondern auch Rügen und „Verputzer“ von höherer Stelle ein.

Nach seiner Pensionierung widmete sich Kurt neben seinen ausgedehnten Wanderungen und Skitouren mit seiner Frau, hauptsächlich seinen Enkelkindern. Denen baute Kurt zahlreiche, zum Teil Aufsehen erregende Flugspielzeuge, unter anderem mit Motor und drehendem Propeller.

Kurt wird uns allen als Urgestein der Fliegerei, als sachkundiger Allrounder und als einsatzfreudiger und hilfsbereiter Freund unvergesslich in Erinnerung bleiben.

Den Angehörigen des verstorbenen Pioniers sprechen wir unser Beileid aus.

Uetendorf, 30. Juli 2011
Charly Berner

Antike Flugzeuge auf dem Flugplatz Thun

„Hast Du das neuste GOST Flugzeug gesehen“ fragte mich per Mail unser Flugplatzchef. Die Thuner Antiquitäten Aircoupe und Praga Baby scheinen also andere antike Flugzeuge anzuziehen, obschon sie leider auf unserem Flugplatz immer noch keinen Platz haben.

Dies ist weiter nicht verwunderlich, wirken diese beiden Flugzeuge doch als Botschafter unseres Flugplatzes, wenn sie im In- und Ausland an Fly-Ins und Flugtagen teilnehmen.

Das grösste antike Flugzeug, das kürzlich in Thun stationiert war und viele Leute anzog war das Flugboot Sikorski S-38. Dieses blieb zwar aus anderen Gründen längere Zeit bei uns, hatte es doch einen Motorschaden, als es nach der Übernachtung in Thun am 3. Juli wieder am Splash-In der SPAS (Sea Plane Assosiation of Switzerland) in Bönigen teilnehmen wollte.

Des einen Pech ist des anderen Freude: Dank diesem Aufenthalt konnten wir eine Foto Session mit einer C-172 der Motorfluggruppe Thun organisieren. Als Pilot der Cessna fungierte Christopher Clarke und Fotograf der air-to-air-shots war Peter Aegerter, seines Zeichens Mitglied der Confederate Airforce.



Der Pilot und Besitzer der Sikorski, Tom Schrade zeigte sich auch hier, wie zuvor mit Passagierflügen grosszügig und flog ein paar Runden, aus welchen exzellente Aufnahmen resultierten.

Zum Flugzeug und seiner Geschichte (siehe auch Wikipedia):

Die Sikorsky S-38 von 1928 war das erste Amphibienflugzeug, das bei Sikorsky in größerer Stückzahl gebaut wurde. Gelegentlich wurde es auch *The Explorer's Air Yacht* genannt.

Der Erstflug erfolgte im Mai 1928. Es wurde von Panam, der US Marine, vom US Army Air Corps und Privatleuten geflogen. Es gab viele heute historische Flüge. Howard Hughes kaufte eine S-38 für seinen Flug um die Welt. Eine der zwei heute noch existierenden S-38 (N-28V) wurde im Film Aviator von 2004 verwendet.



Im August 2010 überquerte Tom Schrade aus Las Vegas, Nevada in mehreren Etappen über Grönland und Island den Atlantik. Das Flugzeug mit zwei nachgebauten Pratt & Whitney-Motoren von jeweils 400 PS Leistung trug den Namen *Osa's Ark* und die Zebra-Bemalung des Flugzeugs aus den 1930er Jahren.

Technische Daten

Länge:	12,27 m
Flügelspannweite:	21,85 m
Antrieb:	2x Pratt & Whitney R-1340 Wasp je 298kW (400 PS)
Höchstgeschwindigkeit:	192 km/h
Reichweite:	1200 km
Besatzung:	zwei Mann, zehn Passagiere
Dienstgipfelhöhe:	4878 m
Leergewicht:	2727 kg
Fluggewicht:	4764 kg

Eine zweite Antiquität war erst am 1. September in Thun und kam wirklich als Gegenbesuch zu unserer Teilnahme am Meeting in Pardubice im Juni 2010, woher wir auch den Piloten Stepan Obrovski kennen. Es ist eine Zlin Z126 mit Baujahr 1957, welche in Tschechien renoviert wurde.



Motor: Walter Minor 4-III 105 HP (Grosser Bruder vom Praga Motor Walter Mikron 65 HP)

Reisegeschwindigkeit: 140 km/h

Das Flugzeug wurde dann weiter nach Deutschland geflogen, um dort an einem Oldtimertreffen teilzunehmen.

Es ist immer wieder erfreulich, wenn wir Besuch von speziellen „Vögeln“ erhalten, nicht zuletzt auch darum, weil damit der Flugplatz an Attraktivität gewinnt, was durch die meist zahlreichen Schaulustigen und die jeweiligen Zeitungsartikel seine Bestätigung findet.

Heinz Lang, GOST



GOST-Zusammenkunft 2011

Am 4. August 2011 fand die traditionelle Zusammenkunft der GOST in einem Flugzeugunterstand auf dem Flugplatz Reichenbach statt.

Der Einladung im Internet folgten zahlreiche Mitglieder mit ihren Familien, leider nur vereinzelt Mitglieder anderer Fluggruppen der Thuner Fliegergemeinde.

Die Organisatoren stellten zwei Kohlengrills und eine Kaffeemaschine zur Verfügung der Gäste und kauften Getränke und Zutaten ein.

Einige Frauen der Mitglieder brachten selbstgemachte Köstlichkeiten wie Hörnlisalat, Reissalat, gefüllte Champignonköpfe, Wein, Bier und alkoholfreie Getränke usw. mit. Nicht zu vergessen die Kuchen, Cakes, Madeleines, Brezeln und Vogelnester en Masse.

Das Wetter war uns in Bezug auf Wärme und Regen wohlgesonnen. Und so begann alsbald die Geselligkeit mit Bräteln, Grillieren, Essen, Trinken, Fachsimpeln und sonstigen Gesprächen auf breiter Basis.

So blieb die fröhliche Runde bis spät abends zusammen. Nur zu schnell vergingen die frohen Stunden.

Den Veranstaltern herzlichen Dank für ihre Arbeit zum guten Gelingen des Brätliabends.

Wir freuen uns schon auf die nächste derartige Zusammenkunft!

Charly Berner



MFGT Gruppenausflug 2011

Vorbereitung

Nachdem uns die letzten beiden Gruppenausflüge nach Frankreich geführt hatten, waren sich die fünf Piloten bald einig, dieses Jahr nach Deutschland zu fliegen. Alexander Harte hatte in diesem Sinne bereits eine Route vorbereitet, und zwar in drei Legs von Thun bis nach Rothenburg ob der Tauber und am zweiten Tag über München wieder zurück nach Thun. Wir waren am Briefing optimistisch, dass keine Schlechtwettervariante nach Westen vorzusehen ist. Die Aufteilung auf die Flugzeuge gestaltete sich einfach, da, mit Bedauern, keine Passagiere mitkommen konnten. Eine Crew, bestehend aus Theo Meier, Philipp Seiler und Walter Zbinden flog mit dem Archer HB-PMK und Alexander Harte zusammen mit Richard Stamm pilotierten die Cessna HB-CIE.

1. Tag, Samstag 27.8.2011

Der Hinflug wurde geplant nach Leutkirch im Allgäu als Zollflugplatz und Günzburg bis nach Rothenburg ob der Tauber. Rothenburg o.d. Tauber liegt ca. 100 km nordwestlich von Stuttgart. Am Samstag, 27. August herrschte am Vormittag in Thun Postkartenwetter. Kein Wölklein zierte den Himmel. Für einen Flug ins Berner Oberland wäre die Entscheidung leicht gefallen. Doch gerade heute zeigte sich, dass bei einem Flug in die weite Welt die Wetterverhältnisse für unterwegs sowie am Bestimmungsflugplatz peinlich genau geprüft werden müssen und unter Umständen einen Start extrem verzögern können. In der Tat näherten sich unzählige Gewitterzellen von Westen her und zogen genau über unsere geplante Route. Für die mehrfachen Verzögerungen betreffend Zollabwicklung sei an dieser Stelle Hansueli Stauffer gedankt. Seine Geduld wurde arg strapaziert. Dann, kurz vor Mittag konnten die Zollformalitäten vollzogen werden und wir rollten zum Take-off. Entgegen der ursprünglichen Planung führte uns, wetterbedingt, das erste Leg nach Donaueschingen.

Kurz nach dem Überflug des WIL VOR stellte der Pilot der Cessna fest, dass der Kreiselkompass, sowie der künstliche Horizont nicht mehr funktionierten. Der Pilot entschied sich, in Birrfeld, das heisst noch auf Schweizer Boden, zu landen und dort das weitere Vorgehen zu besprechen. Die Archer-Crew wurde per Funk

auf der Frequenz 123.45 über diesen Entscheid orientiert. Diagnose: Vakuumpumpe defekt. Fragen wie „ist es vernünftig, ohne diese Instrumente ins Ausland weiter zu fliegen“ oder „darf ohne diese Instrumente überhaupt geflogen werden“ wollten wir geklärt haben. Diverse telefonische Kontakte bestätigten uns, dass es legal ist und dass der Entscheid einzig und allein dem Piloten obliegt. Nach einem kurzen Imbiss starteten wir dann zwischen zwei Gewitterzellen von Birrfeld nach Donaueschingen. Die Archer-Crew flog inzwischen wie geplant von Donaueschingen nach Günzburg, wir in der Cessna nahmen jedoch, bedingt durch die Verzögerung in Birrfeld, direkten Kurs auf Rothenburg. Unsere Flugroute führte einer Regenzone entlang bis ans Ziel. Unsere Aufmerksamkeit war deshalb in erster Linie auf die Wetterverhältnisse gerichtet. Zum Glück konnten wir die vorgesehene Route ohne Umschweife fliegen, und das auf einer Höhe von 3000 Fuss MSL. Nach dem Sprichwort „die Ersten werden die Letzten sein“ traf die Cessna-Crew eine knappe Stunde vor der Archer-Crew in Rothenburg ein und konnte den Vorsprung nutzen, um Hotel sowie Taxi zu organisieren.



Es war mittlerweile schon sieben Uhr abends. So machten wir uns direkt auf den Weg in die Altstadt zu Speis und Trank. In Rothenburg gibt es sehr viele Sehenswürdigkeiten, doch was nicht im Freien steht, kann nur tagsüber besucht werden, mit einer Ausnahme. Der Nachwächter von

Thuner Touristen

Rothenburg. Punkt 21:30 Uhr startet der Nachwächter zu seiner Tour. Interessierte Touristen können ihn auf seinem Trip begleiten. Schon am Flugplatz wurde

uns ans Herzen gelegt, diese Einmaligkeit zu erleben. Und wir bereuten den Entscheid keine Sekunde. Der Nachwächter führte eine stattliche Gruppe von fast hundert Leuten durch die dunkle Altstadt. An verschiedenen Orten hielt er an und erzählte geschichtliche Aspekte von Rothenburg und wie die Leute in der guten, alten Zeit gelebt und gespeist haben. Nun, die Aussagen sind mit Vorsicht zu geniessen, aber unterhaltsam und amüsant war es auf jeden Fall. Nach einem letzten Feierabendbier kehrten wir spät ins Hotel zurück.

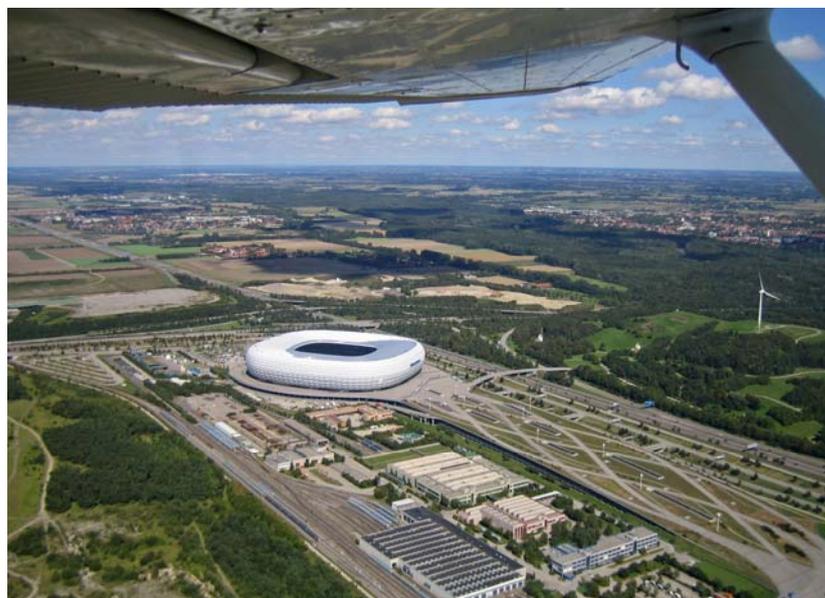


Rothenburg

2. Tag, Sonntag, 28.8.2011

Am Sonntag wurden wir für die erduldeten Strapazen vom Vortag voll und ganz entschädigt. Herrlicher Sonnenschein begleitete uns den ganzen Tag von Rothenburg bis Thun. Auch heute waren drei Etappen vorgesehen. Die erste Zwischenlandung machten wir in Oberschleissheim im Norden von München.

Nach einem währschaften Mittagessen im Biergarten besuchten wir das Deutsche Museum Flugwerft Schleißheim, wo fliegerische Raritäten zu bewundern sind. Der Abstecher lohnt sich auf jeden Fall, auf für Nichtflugzeugbegeisterte. Nach dem Start flogen wir neben der Allianz Arena vorbei (Fußballstadion vom FC Bayern München und TSV 1860 München), umkreisten die



Allianz Arena

bayrische Metropole München auf der Ostseite und dann ging es straight ahead über den Starnbergersee Richtung Füssen.



Schloss Neuschwanstein

Wer kennt es nicht, das bekannte Märchenschloss Neuschwanstein. Wir bewunderten das majestätische Bauwerk von oben und machten ein paar Fotos. Dann ging es einer Autobahn entlang bis nach Kempten im Allgäu. Kempten ist ein gemütlicher Flugplatz und kann bei allen Windverhältnissen angeflogen werden, denn es hat zwei Pisten übers Kreuz, die eine Nord/Süd und die andere Ost/West. Kempten ist ein

Geheimtipp, denn hier können die Zollformalitäten erledigt werden und die Flugzeit nach Thun beträgt nur etwa eineinhalb Stunden.



GPS-Programmieren

Auch dieser Gruppenausflug war ein Erlebnis der besonderen Art. Es machte Spass, trotz der etwas prekären Wetterverhältnisse am Samstag. Eine profunde Prüfung der Wetterentwicklung, sowie eine saubere Navigationsplanung waren die Basis für einen gelungenen Ausflug. Die Kameradschaft wurde gepflegt, wir diskutier-

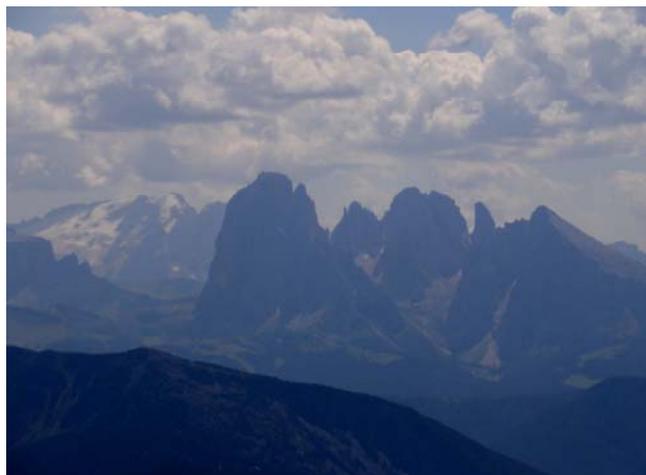
ten über das Fliegen, was verständlich ist, aber auch über Gott und die Welt. Danke an die mitfliegenden Kollegen und bis zum nächsten Mal.

Richard Stamm

Ostwärts – Bericht der Flugreise 20.-26.8.2011

1. Tag: Thun - Innsbruck - Padua - Portoroz

Bei absolutem Bilderbuch-Wetter starteten wir unsere diesjährige Flugreise. Die Bedingungen waren so gut, dass wir unsere Route frei nach Lust und Laune wählen konnten. Also querfeldein nach Innsbruck zu Kafi und Gipfeli, anschliessend über den Brenner Richtung Süden. Unterwegs bestaunten wir die Dolomiten, die sich schroff und mächtig in den Himmel reckten. Nach Überquerung der Berge, fiel das Gelände schlagartig ab und wir flogen durch die Po-Ebene. Die Sichtverhältnisse waren erstaunlich gut, hört man doch immer wieder von dichtem Smog in der Gegend.



Dolomiten

Wir landeten in Padua, wo wir von der auf Fliegerforen angepriesenen AVGAS-Wochenend-Aktion zu profitieren hofften. Die horrende Summe auf der Rechnung liess aber dann an der Existenz dieser Aktion zweifeln. Es empfiehlt sich übrigens, stets die Mehrwertsteuer-Nummer der Motorfluggruppe bei sich zu tragen - wir hatten sie nicht dabei - es erspart eine Menge administrativen Aufwand.

Padua war als Zwischenstopp auch sonst eher enttäuschend. Kein Restaurant am Flughafen und das nächstgelegene Lokal hatte Betriebsferien. Bei drückenden 35 Grad macht sowas einfach keinen Spass. So brachen wir unverrichteter Dinge zum letzten Leg des Tages auf. Das Meer war in Kürze erreicht und wir folgten der VFR-Route aussen an Venedig vorbei, welches also auch aus der Luft eine Augenweide ist. Wir querten dann die Adria und visierten unser Ziel Portoroz an. Der Anflug war sensationell schön über die malerischen Ortschaften und die in den von Zypressen bewachsenen Hügeln verstreuten Villen, die an die Toscana erinnerten.

Nach der Landung wurden wir von einem Marshall mit Strohhut und Töffli in



Empfang genommen. Auch die Dame am Empfang war sehr freundlich und organisierte uns ein Taxi zum Hotel. Man ist willkommen in Slowenien.

Nach dem Bezug des Hotels, suchten wir erst einmal das Meer auf, um uns abzukühlen. Strand hat es leider keinen richtigen, alles ist zubetoniert und so steigt

man über eine Steintreppe vom Gehweg ins 28-Grad-warme Wasser. Bei einem köstlichen Abendessen liessen wir den Tag ausklingen.

2. Tag: Portoroz - Zadar – Brac

Am Sonntag flogen wir die kroatische Küste hinab, bei strahlendstem Sonnenschein, über die tiefblaue Adria mit unzähligen Inseln und malerischen Dörfern und Städtchen. In Zadar machten wir Zwischenhalt und Crewwechsel. Zadar ist ideal zum auftanken (günstig) und zwischenlanden. Der Flughafen wirkt edel mit der Lounge mit Marmorboden und Lederpolstergruppen und die Flughafenangestellte war freundlich und kompetent. Eine fliegerische Attraktion am Platz war übrigens ein Airbus, der Volten trainierte.

Unser Tagesziel, die Insel Brac war speziell anzufliegen. Der Küste entlang hielt man uns strikt auf max. 1500 Fuss, zum Landen in Brac mussten wir dann aber steigen, da der Flugplatz oben auf der Insel lag. Auch da erwartete uns ein gepflegter Flugplatz, wo aber ausser uns kaum Flugbetrieb herrschte.



Wir wohnten im Dörfli Bol, unten am Meer, wo uns Ferienatmosphäre wie aus dem Ferienkatalog erwartete. Kristall-klares Meer, hübsche bunte Boote, einladende Lokale und alles untermalt von kroatischer Schlagermusik. Ich kam mir ein wenig vor wie in einem Schnulzenfilm, aber es war schön.

3. Tag: Brac - Krk - Portoroz – Postojna

Wir verliessen Brac Richtung Festland, wo wir durch die Gegenden flogen, wo die Winnetou-Filme gedreht worden sind. Wilde, karge und hügelige Landschaften. Später flogen wieder an die Küste und steuerten Krk an. Und dann hiess es auch schon Abschied nehmen von Kroatien.

Zurück nach Portoroz, Eingangszoll machen, auftanken und ich durfte dann das dritte Leg nach Postojna fliegen. Da das einzige Taxi der Stadt gerade nicht abkömmlich war, fuhr uns ein slowenischer Pilotenkollege zum Hotel „Kras“, wo wir Zimmer gebucht hatten. Im Vor-



Kroatische Küste im Anflug auf Rijeka (Krk)

feld witzelten wir noch über den Namen, aber letztlich wurde es wirklich ein bisschen krass. Obwohl es das grösste und modernste Hotel unserer Reise war, probierten wir die Zimmer eine halbe Etage durch, bis wir endlich welche gefunden hatten, wo die Klimaanlage nicht kaputt war und weder Dusche noch Lavabo verstopft waren.

Nach einem Rundgang durch das nicht sehr grosse Postojna, tafelten wir im Restaurant Proteus, wo uns himmlische Tagliatelle mit Steinpilzen aus der Region und zahlreiche weitere Köstlichkeiten serviert wurden.

4. Tag: Postojna - Bled - Slovenj Gradec – Maribor

Am nächsten Morgen war Kultur angesagt. Wir besuchten das UNESCO-Welt-naturerbe, die Höhlen von Postojna. Ein wirklich lohnenswerter Ausflug. Die Tropfsteinhöhlen waren riesig und von eindrucklicher Schönheit – und es war zudem herrlich kühl da drin.

Zurück auf dem Flugplatz bemerkten



wir gerade noch rechtzeitig, dass man uns im Hotel die Pässe nicht retourniert hatte. Der Taxi-Chauffeur fuhr dann zurück, unsere Papiere holen. Das Hotel war wirklich ein bisschen krass.



Unser Archer ist auch ein Sonnenschirm

eine neue gepflegte Landepiste und ein von finanziellen Problemen gebeutelter Flughafen mit Baustelle und unheimlich komplizierten Sicherheitsschleusen.

Bei wiederum brütender Hitze flogen wir drei schöne Legs durch Slowenien. Erst entlang des Triglav-Gebirges nach Bled, danach kratzten wir dem nördlichen Ende der CTR Lubliana entlang und landeten in Slovenj Gradec. Unser Tagesziel hiess Maribor, der ehemalige Austragungsort der olympischen Spiele. Es erwartete uns

Die Stadt Maribor war ein bisschen enttäuschend. Als Wintersportort mag es hinhalten, aber von einem Städtetrip würde ich abraten. Alles wirkt wie ein begehbares Modell eines Architekten. Alles ist modern, aber nicht unbedingt schön. Auch die Auswahl an Restaurants ist eher beschränkt (soll aber nicht heissen, dass wir uns nicht trotzdem die Bäuche vollgeschlagen haben).

5. Tag: Maribor - Siofok Kiliti – Jakabszallas

Am Mittwoch war Ungarn an der Reihe. Aus den geplanten 3 Flügen wurden 2, da wir über Funk erfuhren, dass Sarmelek geschlossen war. So flogen wir dem Balatonsee entlang zu unserem zweiten Ziel Siofok Kiliti. Ein hübscher Grasplatz, mit freundlichen Leuten und Zukunft, wird doch gerade noch ein Hotel angebaut. Ungarn ist sehr flach und wirkte von oben teilweise schon ein bisschen wie Niemandsland. Wir überflogen endlos riesige Felder, öfters mal sumpfige Gebiete und grosse Mastviehbetriebe. Hans fieberte schon die ganze Reise Jakabszallas entgegen, unserem heutigen Etappenziel, welches man schon von weitem aufgrund der leuchtend roten Gebäudedächer ausmachen konnte.

Und der Platz ist auch was besonderes. Im Niemandsland hatte sich ein Ungare den Traum eines eigenen Flugplatzes mit Hotel, Restaurant etc. erfüllt. Eine tolle, sehr gepflegte Anlage, welche wir praktisch für uns alleine hatten, da sonst



Jakabszallas

keine Gäste da waren. Der Empfang war herzlich, die PMY durfte in einem ge-
fliesten Hangar nächtigen und wir genossen - nach ausgiebiger Flugplanung für
den Rest der Reise - die Annehmlichkeiten, die Jakabszallas zu bieten hatte:
Hallenbad, sünneln mit Aussicht auf die Runway, einen herrlichen Sonnen-
untergang und sensationelles Essen.

6. Tag: Jakabszallas - Fertöszentmiklos - Punitz Güssing - Nötsch im Gailtal
Gerne hätten wir noch dort verweilt, aber die Woche neigte sich dem Ende zu
und wir mussten uns langsam wieder Richtung Schweiz zuwenden. Wir flogen
zu einem letzten ungarischen Tankstopp nach Fertöszentmiklos. Dieser Platz
scheint das Mekka für Tragschrauber zu sein, gab es doch einen Hangar voll mit
diesen Fluginstrumenten und es wurde auch eifrig damit geschult.
Nach Oesterreich wars nur noch ein halbstündiger Flug. Ich glaube, Donat war
funktechnisch ganz froh darüber, brach er sich doch beim Aussprechen der
ungarischen Flugplatznamen fast die Zunge.

In Punitz-Güssing gabs Mittagessen und eine aus-
giebige Unterhaltung mit dem Flugdienstleiter, der
uns interessiert über unsere Reise ausfragte.
Danach gings nach Kärnten, genauer gesagt nach
Nötsch im Gailtal. Und ja, Sprüche wurden zu Hauf
gemacht und die Gailtaler sind sich diesbezüglich
wohl auch einiges gewohnt. Wie auch immer, schön
wars da. Das Gasthaus zur alten Post in Feistritz war
sehr gemütlich, verköstigte uns mit Zwiebelrost-
braten und anderen Köstlichkeiten und liess keinen
Wunsch offen.



Feistritz an der Gail

7. Tag: Nötsch im Gailtal - St. Gallen Altenrhein - Thun

Das letzte Stück unserer Heimreise galt es gründlich zu planen und strategisch vorzugehen. Eine üble Kaltfront war von Frankreich her Richtung Schweiz unterwegs und wir mussten vor ihr in Thun ankommen. Unsere schönen Pläne, in Sondrio zu landen und dann via Locarno heimzufliegen mussten wir verwerfen, weil starker Föhn über dem ganzen Alpenraum herrschte. So planten wir die Route über den Brenner, Innsbruck, Arlberg und wählten als Zoll-Entry Altenrhein. Anschliessend wollten wir durchs Flachland nach Hause schleichen, um dem Föhn bestmöglich auszuweichen.

Wir rechneten mit einem ruppigen Heimflug, aber wie heftig es wirklich werden sollte, wussten wir zum Glück noch nicht, als wir morgens um 8 Uhr in Nötsch den Archer sattelten. Anfangs wars ruhig, über den Brenner hats uns dann aber ordentlich durchgeschüttelt. Donat zeigte uns nach Innsbruck ausserplanmässig noch ein paar eindrückliche Berge und Gletscher, ehe wir Richtung Feldkirch ins Rheintal einbogen. Getrieben vom Föhn erreichten wir Spitzengeschwindigkeiten über Grund von sage und schreibe 153 Knoten. So kommt man vorwärts! Dann aber wurde es mühsam. Altenrhein hatte starken Seitenwind, praktisch 90 Grad zur Piste und was noch viel ärger war, waren die Windscherungen und Böen bis 35 Knoten. Donat behielt bei nahezu unmöglichen Verhältnissen die Nerven, leistete Schwerstarbeit mit Aufkreuzen, korrigieren und stabilisieren und brachte den Archer schlussendlich sicher zu Boden.

Nach dem Auftanken und einem Kafi, setzte sich Hans hinters Steuer und packte den heiklen Take-off an. Mit Taktik und Teamwork meisterten meine Kollegen den Start bei bockigsten Windverhältnissen und brachten die PMY Meter um Meter in sichere Flughöhe. Fünf bis zehn Flugminuten später war von den heftigen Föhnturbulenzen kaum mehr etwas zu spüren. Via Trasadingen flogen wir um Zürich herum und dann auf direktem Weg nach Hause, wo der Wind kein Thema war. Wir landeten kurz nach Mittag heil auf unserer Homebase.

Unser Trip war 7 Tage pures Flugerlebnis gewesen, bei strahlendem Wetter bis fast zum Schluss. Gelernt haben wir, dass Altenrhein bei Föhnlage ein schlechtes wenn nicht gar unanfliegbares Ziel ist, das wir für ein anderes Mal sicher nicht mehr wählen würden.

Barbara Gusset



Eine unangenehme Lebenserfahrung

Es begann alles mit einer leichten Lungenentzündung im Februar 2011, ausgelöst durch eine kombinierte virale und bakterielle Infektion. Ein stechender Schmerz in der linken Lunge beim Ein- und Ausatmen war die unangenehme Plage. Da ich früher schon leichtere Lungenentzündungen erlebt hatte, kannte ich die Symptome und meldete mich frühzeitig beim Notarzt im Spital Thun an. Das Röntgenbild bestätigte eine leichte Lungenentzündung und ich erhielt ein Antibiotikum zur Therapie. Nach ein paar Tagen ohne wesentliche Besserung meldete ich mich dann bei meinem Fliegerarzt Dr. Krebs. Wie es sich herausstellte, war dieses ausgewählte Antibiotika wirkungslos gegen die hartnäckigen Mikroorganismen. Mit dem Einsatz von konventionellem Penicillin, fühlte ich mich schon nach einigen Tagen wieder besser.

Da meine reguläre Fliegerärztliche Untersuchung in einem Monat fällig war, entschloss ich mich das obligatorische Abschluss-Kontrollröntgen gleich in diese Untersuchung zu integrieren. Auf dem Röntgenbild war komischerweise immer noch ein kleiner runder Schatten zurückgeblieben welcher offenbar meinen Arzt ziemlich beunruhigte. Zur weiteren Abklärung wurde ich angewiesen eine Computertomographie (CT) im Spital Thun durchführen zu lassen. Dieses CT bestätigte wiederum den merkwürdigen Rundherd im linken Lungenlappen.

Nun war „Tumor-Alarm“ angesagt und eine ungemütliche Lebenserfahrung begann... Ist es nur ein harmloser, eingekapselter Infekt oder sind es Tumorzellen? Und die Zeit läuft...! Es folgten zwei sehr unangenehme Monate.

Für weitere Abklärungen wurde ich zum Lungenspezialisten überwiesen. Dieser empfahl mir vor einer möglichen Operation, zur weiteren Diagnostik entweder ein Positronen-Emissions-Tomographie (PET) oder eine Lungenpunktion durchführen zu lassen. Ich entschied mich vorerst für das PET. Bei diesem Verfahren wird Glucose, markiert mit schwach radioaktivem Fluor-18 (Radiopharmakon) intravenös appliziert. Nach einer Stunde war dieser „Marker“ genügend im Körper verteilt, so dass erneut eine Tomographie (PET) durchgeführt werden konnte. Wiederum „leuchtete“ dieser ominöse Rundherd auf, d.h. es konnte ein bakterieller Herd oder sogar ein Tumor sein, welcher den erhöhten Abbau von Glucose anzeigt. In der Hoffnung doch noch Gewissheit zu erhalten und eine

Operation abzuwenden, liess ich noch die schmerzhafteste Lungenpunktion über mich ergehen. Aufgrund des kleinen ca. 1.5 cm grossen Rundherdes misslang diese Lungenpunktion komplett und es konnte kein Gewebe für diagnostische Zwecke entnommen werden. Nach der Lungenpunktion erlitt ich zusätzlich einen im Fachjargon genannten Pneumothorax, d.h. der Lungenlappen fiel in sich zusammen und die Lungenfunktion wurde stark eingeschränkt.

Nun war es auch mit der Fliegerei vorerst aus!

Um nicht mit dem „Leben zu Pokern“, blieb mir keine Wahl mehr übrig, als die Lungenoperation. Vor dieser hatte ich jedoch sehr grossen Respekt. Ich wurde erst ein paar Tage vor der Operation aufgeklärt, dass hierzu nur drei kleine 2-3cm lange Schnitte notwendig sind und nicht der halbe Brustkasten „geöffnet“ werden musste, was doch etwas beruhigend wirkte. Die Operation wurde dann im Juni in der erstklassigen Klinik Beau-Site in Bern durchgeführt. Unmittelbar nach der 1 ½-stündigen Operation wurde ich kurz aus der Narkose „entlassen“, um den Bescheid zur erfahren: Es ist alles OK, es sind keine Tumorzellen! So glücklich war ich schon lange nicht mehr!

Dank meiner sportlichen Konstitution und dem motivierenden Bescheid erholte ich mich sehr schnell, so dass ich bereits nach 3 Tagen das Spital verlassen konnte, um mich anschliessend noch 2 Wochen zu Hause zu erholen. Mit einem kleinen Stückchen Lungengewebe weniger fühle ich mich wieder fit wie eh und je. Nach insgesamt 5 Wochen fliegerischem Unterbruch „klickte“ mich mein Fliegerarzt ganz unkompliziert im Computer von „non-fit“ auf „fit“ und ich war wieder „Ready for Departure“.

Meine Lehre aus dieser unangenehmen Lebenserfahrung:

Eine Grippeimpfung im Herbst und täglich viel Vitamin C als Vorbeugung kann nur nützlich sein. Tanzsport, Joggen, Schwimmen und im Winter Skifahren, das werde ich bestimmt weiterhin regelmässig pflegen!

Nun freue ich mich top motiviert und hoffentlich noch viele Jahre als Fluglehrer in der Motorfluggruppe tätig zu sein um noch etliche Flugschüler erfolgreich auszubilden.

Fluglehrer Hugo Stähli

Ferienpass auf dem Flugplatz Zweisimmen

Am letzten Samstag haben die Piloten auf dem Flugplatz Zweisimmen Kinder aus der Region empfangen. Die Veranstaltung fand im Rahmen des Ferienpasses Obersimmental statt. Bei regnerischem Wetter konnten die Kinder am Morgen den Hangar besichtigen und viel über die Flugzeuge erfahren.



Die Kinder beim Vorstellen des Flugzeugparks.

Nach gemeinsamem Grillieren lichteten sich die Wolken über Zweisimmen und die fröhliche Kinderschar konnte mit verschiedenen Flugzeugen Rundflüge machen und ihr Zuhause für einmal von oben bestaunen. Der gelungene Anlass wird bestimmt noch lange in Erinnerung bleiben.

Harald von Siebenthal



Inserate

Glaussen + Partner

+

Pinball

Antworten und Erläuterungen zu den „ 3 Fragen zur Technik“ (Seite 7)

1. c ist richtig

Durch die Druckumlaufschmierung oder Nasssumpfschmierung wird ausserdem Wärme abgeführt und eine Feindichtung im Kolben erreicht.

Das Motoröl dient demnach der Schmierung, Dichtung und Kühlung und ist ein wichtiger Teil des Motors. Die richtigen Schmiermittel und eine gute Überwachung des Systems sind ausschlaggebend für Leistung und Lebensdauer des Motors.

2. c ist richtig

Nähert sich im Steigflug die Öltemperatur dem Grenzbereich, sollte man diesen abbrechen und im Horizontalflug weiter fliegen, bis sich die Temperatur normalisiert hat.

3. d ist richtig

Ölverlust ist am Absinken des Öldrucks bei gleichzeitigem Anstieg der Öltemperatur zu erkennen.

Fällt die Öldruckanzeige während eines Fluges aus, muss die Öltemperatur im Auge behalten werden. Bleibt sie konstant, kann man bis zum **nächsten** Platz weiterfliegen.

Hans Fuchs

Personalblatt (auch für Adressänderungen!)			
Name		Vorname	
Adresse			
PLZ		Ort	
Tel. Privat		Tel. Geschäft	
Natel		Geb.-Datum	
E-Mail			
Mitglied Nummer AeCS: (s. AeCS Ausweis)			
ResAir-Daten geändert ? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein			
Bemerkungen: z.B. Mitgliednummer MFGT, weitere Vereine, usw.			
Datum		Unterschrift	
Tätigkeitsgruppen FVT		... seit	aktiv
<input type="checkbox"/> Motorfluggruppe Thun			<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Segelfluggruppe Thun			<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Modellfluggruppe Thun			<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Bucker Fan Club			<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> GOST			<input type="checkbox"/>
Einsenden an: Mitgliedersekretär Flugplatzverein Thun FVT Markus Wenger, Elsterweg 23b, 3603 Thun, E-Mail: wenger@wm-soft.ch			
Tätigkeitsgruppen AeBO		... seit	aktiv
<input type="checkbox"/> Fluggruppe Saanenland			<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Alpine Segelfluggruppe Zweis.			<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Motorfluggruppe Obersimmental			<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Direktmitglied AeBO (Aero-Info)			
Bemerkungen:			
Datum		Unterschrift	
Einsenden an: Mitgliedersekretär AeroClub Berner Oberland Hans Eicher, Lärchenweg 2, 3700 Spiez, E-Mail: hans.eicher@sunrise.ch			