

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 97 (1/12)	Seite
AEROCLUB BERNER OBERLAND	
Die fliegende Agenda – Terminkalender	2
Einladung zur Delegiertenversammlung 2012	3
Jahresbericht des Präsidenten 2011	4
Rückblick auf die Tour de Cervelat 2011	6
Organisation des AeroClubs der Schweiz	7
Präzisions-Anflugverfahren mit EGNOS-Satellitendaten	11
REICHENBACH	
Fluggruppe Reichenbach	
Jubiläumsjahr wird zum Rekordjahr	17
THUN	
Flugplatzverein Thun	
Einladung zur Hauptversammlung 2012	20
Jahresbericht des Präsidenten 2011	21
Flugplatzweisungen 2012	23
Motorfluggruppe Thun	
Einladung zur Hauptversammlung 2012	27
Jahresbericht des Präsidenten 2011	28
Jahresbericht der Flugschule 2011	31
Refresher 2012	34
GOST	
Einladung zur Hauptversammlung 2012	35
Jahresbericht des Präsidenten 2011	36
ZWEISIMMEN	
Motorfluggruppe Obersimmental	
Ein Blick zurück	38
Internationaler Jungfliegeraustausch IACE 2011	39

Impressum

Erscheint dreimal jährlich in einer Auflage von 430 Exemplaren

Redaktionsschluss: 13.4.2012, 14.9.2012, jeweils um 12 Uhr

Später eintreffende Beiträge werden erst in einer nächsten Ausgabe berücksichtigt!

Gesamtredaktion: Barbara Gusset, Stationsstrasse 39, 3626 Hünibach

Titelblattgestaltung: Mario Gilgen

☎ 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

06.10.2012 Tour de Cervelat

Hauptversammlungen 2012

03.02.2012 Modelfluggruppe Thun 19.30 Uhr
24.02.2012 GOST, 19.30 Uhr
02.03.2012 Segelfluggruppe Thun, 19.30 Uhr
09.03.2012 Motorfluggruppe Thun, 19.30 Uhr, Hotel Seepark
16.03.2012 Flugplatzverein Thun, 19.30 Uhr, Hotel Seepark
17.03.2012 Bucker Fan-Club, 11 Uhr
25.03.2012 DV, AeBO, 19.30 Uhr, Bären, Mülönen
14.04.2012 GV EAS Flughafen Bern - Belp
18.05.2012 Fluggruppe Saanenland

Fluggruppe Saanenland

09.03.2012 Fonduehöck, ab 18 Uhr im Rest. Cheeserii, Feutersoey

Flugplatzverein Thun

28.04.2012 Flugplatzputzete
20.10.2012. Flugplatzputzete

Motorfluggruppe Thun

16.02.2012 Refresher, 19 – 22 Uhr, ABZ, Schachenstrasse 43, 3700 Spiez
22.02.2012 Refresher, 19 – 22 Uhr, ABZ, Schachenstrasse 43, 3700 Spiez
10.03.2012 Refresher, 09 – 12 Uhr, ABZ, Schachenstrasse 43, 3700 Spiez

Segelfluggruppe Thun

20.10.2012 Demontage-Tag

Fehlt ein Termin?

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

Einladung zur Delegiertenversammlung des AeBO 2012

DATUM / ZEIT : Freitag, 23. März 2012 von 19.30 bis ca. 21.00 Uhr

ORT : Landgasthof zum Bären, 3711 Mülönen

TEILNEHMER : Vorstand und Delegierte des AeBO

TRAKTANDEN

1. Begrüssung der Teilnehmer
2. Wahl des Stimmenzählers
3. Protokoll der Delegiertenversammlung 2011
4. Jahresbericht des Präsidenten 2011
5. Jahresrechnung 2011
6. Décharge-Erteilung an den Vorstand
7. Tarife 2012
8. Budget 2012
9. Anträge
10. Wahlen:
- Wahl der Rechnungsrevisoren
11. Tätigkeitsprogramm 2012
12. Verschiedenes

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident



Marco Zürcher

4. Jahresbericht des Präsidenten 2011

Wie bereits die drei vorangegangenen Jahre, war auch das vierte Jahr des AeBO, von Wohlwollen und guter Zusammenarbeit zwischen den vier Flugplätzen, Saanen, Zweisimmen, Reichenbach und Thun geprägt.

Das Miteinander und Zusammenarbeiten macht immer weitere Fortschritte und entwickelt sich stetig. Ich danke als Präsident allen, die zu dieser schönen und wertvollen Zusammenarbeit beigetragen haben.

Dieses Jahr war für die Fliegerei im Berner Oberland ein ganz spezielles. So konnte einerseits der Flugplatz Zweisimmen von der Flugplatzgenossenschaft übernommen werden und auch der Flugplatz Saanen hat einen neuen Eigentümer gefunden. Als Präsident des AeBO ist es mir ein grosses und auch persönliches Anliegen, allen die an diesen zum Teil, nervenaufreibenden und langwierigen Projekten gearbeitet haben, ganz herzlich zu danken. Ich glaube, dass ich hier im Namen aller Piloten, sowohl im Berner Oberland, wie der ganzen Schweiz und natürlich auch unserer ausländischen Gäste auf dem Flugplatz Saanen und Zweisimmen, jenen ein grosses Lob und Dankeschön aussprechen kann, die die private Nutzung ermöglicht haben.

Am 8.10.2011 um 09 Uhr und 10 Minuten wurde zum vierten Mal die Tour de Cervelat gestartet. Doch leider war uns das Wetter in diesem Jahr nicht hold. Nach einer kurzen Telefonkonferenz zwischen den vier beteiligten Flugplätzen musste daher das Flugprogramm abgesagt werden. Das kalte und regnerische Wetter konnte uns aber nicht davon abhalten, trotzdem den Sinn und die Idee des Cervelat-Flugtages umzusetzen. Ein Plan B war bereits vorbereitet. So trafen wir uns alle in Zweisimmen in der Vereinshütte der beiden ansässigen Fluggruppen (ASGZ und MFGO). Ich möchte diesen beiden hiermit ganz herzlich für das Gastrecht danken. Der Grill lief heiss, die Suppe von Hans Fuchs aus Thun war sensationell und die Kuchen wurden rege verzehrt. Alles in allem also auch ohne Fliegen ein gelungener Anlass.

Und so möchte ich hier gleich die Werbetrommel für den nächsten Cervelat-Flug rühren und Euch bitten, den neuen Termin im Kalender einzutragen. Die nächste Tour de Cervelat findet am 6.10.2012 statt.

Auch unser Informationsmagazin Aero-Info wurde wieder planmässig versendet. Ich danke hier allen welche sich die Zeit genommen haben und spannende und tolle Artikel schrieben. Ganz spezieller Dank geht hier auch an unsere Redaktorin Barbara Gusset, welche jedes Mal einen riesigen Einsatz leistet, um dieses Heft zu redigieren und gestalten. An dieser Stelle möchte ich Euch ermuntern vermehrt Reiseberichte, Wissenswertes oder auch fliegerisch Unterhaltsames unserer Redaktorin zukommen zu lassen. Selbstverständlich sind auch Inserenten jederzeit willkommen.

Der AeBO startet ins fünfte Jahr und der Vorstand hat schon wieder einiges für die neue Saison geplant.

Saanen 11. Januar 2012

Euer Präsident



Marco Zürcher

Tour de Cervelat 2011 vom Samstag, 8. Oktober

Gleich vorweg, fliegerisch war die diesjährige Tour kein Erfolg. Das schöne, stabile Sommerwetter war am Freitag vorbei, eine Kaltfront zog übers Land und liess die Temperaturen purzeln. Gegen Abend war es zwar ruhiger, aufgelockerte Bewölkung und gute Sicht, richtiges Rückseitenwetter eben, doch die Prognosen für Samstag verhiessen nichts Gutes.

So war es dann auch, für einmal hielten die Wetterfrösche Wort, und der Samstagmorgen war kalt und nass. Die Wolken hingen tief in den Tälern, gab der Nebel die Sicht auf die Berghänge frei, konnte man weiss verschneite Alpwiesen sehen.

So war es ein Einfaches um 09:00 Uhr die Tour abzusagen und anstelle des gegenseitigen Besuchens mit dem Flugzeug, eine Zusammenkunft in Zweisimmen anzuregen. Zweisimmen deshalb, weil am Nachmittag die Umnutzung des Flugplatzes gefeiert würde und ein vorgängiger Besuch der AeBO-Piloten von den geheizten Räumlichkeiten und den bereitgestellten Tranksamen profitieren konnte.

In Anbetracht der prognostizierten, tiefen Temperaturen habe ich einen Bouilli Boeuf, im Militärjargon Spatz genannt, für Thun vorbereitet. Die Herausforderung war nun den grossen Topf durch die vielen Kurven des Simmentales zu transportieren, ohne etwas zu verschütten. Die Thuner Segelflieger wussten Rat, mit starkem Kunststoffklebeband war der Deckel schnell abgedichtet und festgeklebt, damit kein Tropfen des kostbaren Inhalts verloren ging.

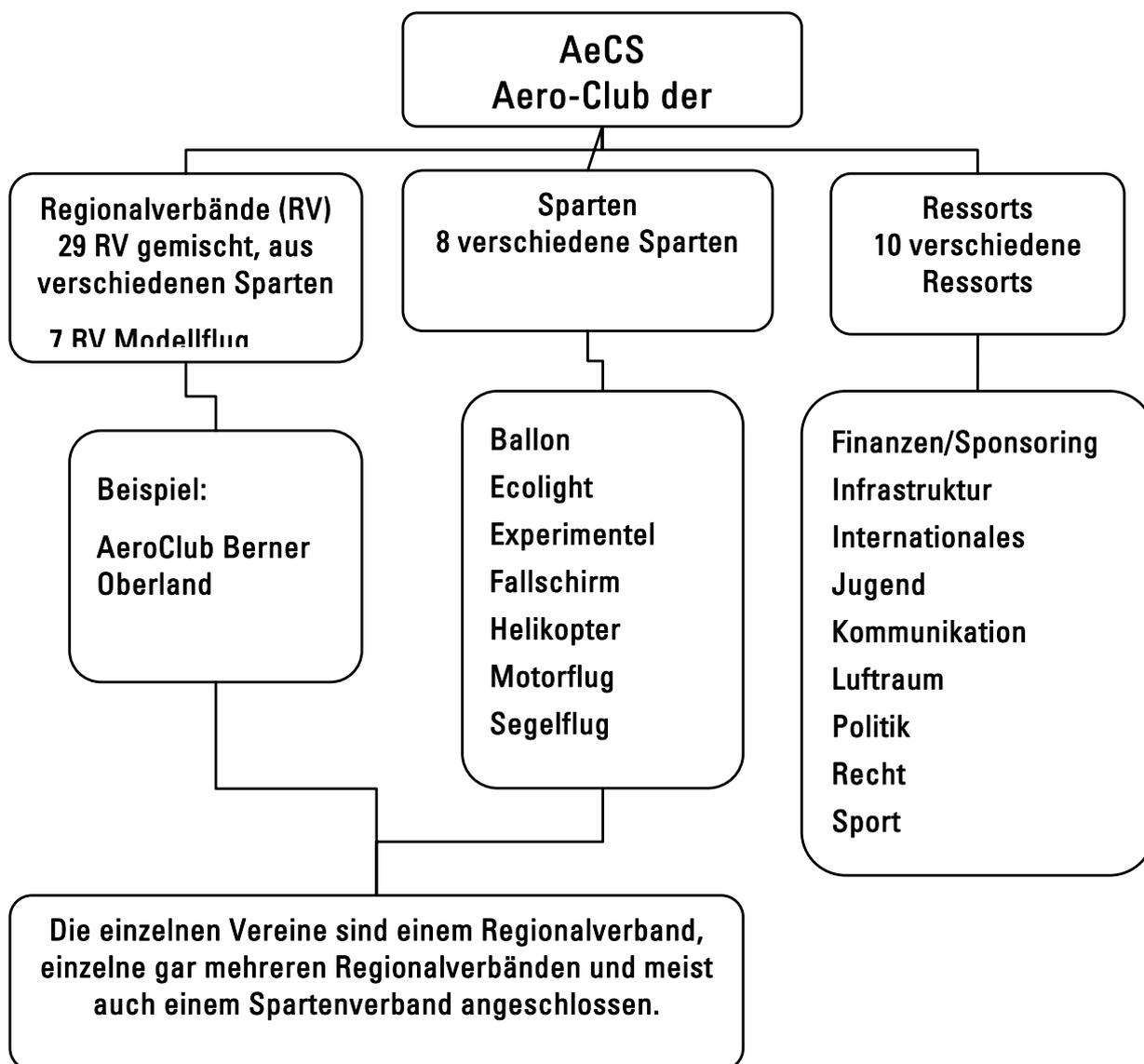
Der Transport klappte, der Spatz fand Anklang und die Stimmung in der warmen Stube in Zweisimmen war gut. Das gemütliche Beisammensein zeigte, dass die Tour de Cervelat nicht in erster Linie ein fliegerischer Anlass ist, sich treffen und austauschen sind die eigentliche Motivation und somit unabhängig von garstigen Wetterverhältnissen. In diesem Sinne war die diesjährige TdC ein Erfolg, den zwar nur wenige „Auswärtige“ geniessen wollten. Bei der nächsten TdC scheint wieder die Sonne, wenn nicht, nur Dabeisein zählt. Die nächste Tour de Cervelat (bei jeder Witterung) findet statt am **Samstag, 6. Oktober 2012**.

Hans Fuchs

Organisation des Aero-Clubs der Schweiz

Wie ist der Dachverband des Aero-Clubs der Schweiz organisiert?

In der grafischen Darstellung ist der Zusammenhang zwischen dem Aero-Club der Schweiz und den einzelnen Vereinen dargestellt. Regionale Aufgaben lassen sich am besten lösen, wenn diese von allen Vereinen in einer Region zusammengetragen und bei den Zusammenkünften im Regionalverband gelöst werden. Spartenspezifische Aufgaben wie die Kontrolle von Segelflugzeugen, werden im jeweiligen Spartenverband behandelt.



Regionen

Die Regionalverbände im Aero-Club der Schweiz

Regionalverbände vereinigen in sich verschiedene aviatisch interessierte Personen und Gruppierungen. Ein Regionalverband kann somit aus Ballonfahrern, Fallschirmsportlern, Modell-, Motor- und Segelfliegern sowie anderen Aviatikgruppen bestehen.

Regionalverbände sind nach Zivilgesetzbuch Art. 60 ff. geführte, eigenständige Vereine. Sie sind innerhalb des AeCS hauptsächlich regionalpolitischgesellschaftlich orientiert.

Regionalverbände haben das Recht, sämtliche Dienstleistungen, welche der Dachverband anbietet, zu nutzen. Ausserdem anerkennen die Regionalverbände die Autonomie seiner angeschlossenen Aviatikgruppen und Regionalmitglieder, beraten diese bei Regionalfragen, repräsentieren die AeCS-Politik auf regionaler Ebene, vertreten die spezifischen Regionalinteressen bei Behörden, Organisationen und den Medien, befassen sich mit regionalen Luftraum- und Flugplatzfragen, organisieren Anlässe (Vorträge, Veranstaltungen, Ausstellungen, etc.) und pflegen eine nachhaltige Jugend- und Nachwuchsförderung in der Region.

Sparten

Die Spartenverbände im Aero-Club der Schweiz

Die Geschichte der Sparten im Aero-Club der Schweiz (AeCS) ist eine junge. 1992 genehmigte die Delegiertenversammlung neue Statuten und damit die Realisation von neuen Strukturen. Damals wurden fünf Sparten gegründet. Deren acht vereint der AeCS als Dachverband heute. Die Statuten des AeCS erfordern es, dass jeder Spartenverband, jeweils an einer Generalversammlung, eine Fachperson (in der Regel der Präsident des Spartenverbandes) bestimmt, welche im Zentralvorstand Einsitz nimmt und dort die Sparteninteressen wahrnimmt und verantwortet.

Als Zentralvorstandsmitglied engagiert sich diese Fachperson auch für die Ziele und Interessen des AeCS und somit für die Gesamteinheit des Dachverbandes.

Spartenverbände können sämtliche Dienstleistungen nutzen, welche der Dachverband anbietet. Sie beraten ihre Gruppen und Mitglieder bei sparten-spezifischen Fragen, repräsentieren die AeCS-Politik auf spartenbezogener Ebene und vertreten die Sparteninteressen gegenüber der Öffentlichkeit.

Spartenverbände befassen sich mit allen sportlichen Disziplinen und fördern und unterstützen ihre angeschlossenen Gruppen bei Luftsportveranstaltungen wie etwa Modellflugwettbewerben, Präzisions- und Kunstflugmeisterschaften, Ballonkonkurrenzen. Spartenverbände unterstützen die Aus- und Weiterbildung und die Nachwuchsförderung. Sie erarbeiten, zusammen mit den interessierten Gruppen, Organisationen und Spezialisten, umweltverträgliche Technologien, Verfahren und Methoden und fördern die Sicherheit in ihren speziellen Disziplinen. Nachfolgend präsentieren wir Ihnen die einzelnen Sparten des AeCS.

Ressorts

Im Zentralvorstand des Aero-Club der Schweiz (AeCS) ging 2005 mit einer neuen Strategie auch eine markante Umstrukturierung einher. Auf Stufe Zentralvorstand wurden Ressorts geschaffen, die grosse Zahl von Kommissionen reduziert und dafür kleinere Expertengruppen geschaffen. Dies erlaubt eine effizientere Gestaltung der Prozesse sowie eine Bündelung des Fachwissens. Diese Massnahmen haben sich sehr gut bewährt und wurden wo nötig im Verlaufe der Zeit weiter optimiert.

Die Ressortleiter, die vom Zentralvorstand gewählt werden, sind für ihr zugewiesenes Fachressort gegenüber dem Zentralvorstand verantwortlich. Sie stellen den Prozess zwischen Zentralvorstand, Kommissionen und Expertengruppen sicher, insbesondere die Gesamtkoordination der Themen sowie den optimalen Informationsfluss. Die Vorgehens- und Ergebnisverantwortung liegt primär beim Ressortleiter.

Bruno Scherrer



Inserat HOPE

Präzisions-Anflugverfahren mit EGNOS-Satellitendaten

Am 17.11.2011 wurde unter der Führung von Skyguide das neue Anflugverfahren in Altenrhein vorgestellt, welches auf Daten des europäischen Satellitensystems EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) zugreift.

Armin Unternährer, Direktor des Airports St.Gallen-Altenrhein, betonte in seiner Begrüssung, dass es sich bei diesem Anflugverfahren nicht nur um eine Verbesserung handelt, sondern um einen Quantensprung in der Sicherheit der Anflüge und dass diese in naher Zukunft zudem effizienter bewerkstelligt werden können. Bereits jetzt können die Flugwege nach einem Abbruch des Landeanfluges und je nach Situation direkter geflogen werden. Präsentiert wurden die verschiedenen Bereiche des neuen Systems von Heinz Wipf, Projektleiter Skyguide, Max Mumenthaler, Skyguide St.Gallen-Altenrhein, Mathias Luder, Verkauf Pilatus, Thomas Spichtig, Testpilot Pilatus und Hermann Spirig, Projektmanagement Pilatus.

Heinz Wipf, Skyguide erklärte, dass dieses neue Anflugverfahren das Ergebnis eines Forschungsprogramms der Europäischen Kommission sei, welches massgeblich von Skyguide und der EU gemeinsam finanziert wurde. Hauptsächliches Ziel der Arbeit war das Sammeln von Erfahrung zur Entwicklung und Nutzung von präzisen Flugverfahren unter Anwendung der EGNOS-Daten, um damit in Europa die Einführung der in Amerika bereits weit verbreiteten Anflugverfahren WAAS (Wide Area Augmentation System, in Nordamerika seit 2003 in Betrieb) und des in Asien vorgesehenen MSAS (Multi-Functional Satellite Augmentation System) voranzutreiben. Vorerst bleiben die Anflugwege auf Flugplätze, die bereits über ein Präzisions-Anflugverfahren verfügen, dieselben wie beim bisher bestehenden ILS (Instrumentenlandesystem). Dasselbe gilt auch für die minimale Entscheidungshöhe bei schlechten Sichtbedingungen für die ILS-Kategorie CAT 1. Wie Max Mumenthaler, Skyguide (Tower Altenrhein) ausführte, gibt es für den Fluglotsen keine Änderung, denn dieser leitet das Flugzeug wie bisher auf denselben Endanflugweg. Der Pilot entscheidet, mit welchem bordseitig wählbaren System er landet. Die Anzeige auf dem Bildschirm ist für den Piloten grundsätzlich dieselbe wie bei einem ILS. Es bedarf deshalb auch keiner besonderen Schulung des Piloten, ausser einer Einweisung auf die Beherrschung der Instrumente. Eine Bedingung für die Anwendung dieses Anflugverfahrens ist,

dass das entsprechende Flugzeugmuster für die Anwendung des neuen GPS-Anflugverfahrens mit den installierten Bordinstrumenten zugelassen und WAAS bzw. EGNOS aktiviert ist. (MSAS ist derzeit noch nicht verfügbar.) Gemäss Thomas Spichtig, Testpilot Pilatus, sind in Nordamerika bisher ca. 2700 WAAS-Anflüge mit Pilatus-Flugzeugen gemacht worden. Zurzeit sind ca. 10% der Privat- und Geschäftsreiseflugzeuge mit dem notwendigen Equipment ausgerüstet und für dieses präzise Anflugverfahren zugelassen. Derzeit sind weitere ca. 70% der Flugzeuge zwar mit GPS ausgerüstet, jedoch noch nicht für EGNOS zugelassen. Sobald weitere Flugzeugmuster die Zulassung erhalten, wird der Anteil der für das Anflugverfahren EGNOS zugelassenen Flugzeuge rasch steigen.



Bildschirmanzeige für den Piloten (Bild Honeywell)

Was ist EGNOS?

EGNOS ist ein Ergänzungssystem, das die Genauigkeit und Zuverlässigkeit von Satellitennavigationssystemen wie das GPS (Global Positioning System) deutlich erhöht, von bisher ca. 10 m auf unter 2 m ohne dass in der unmittelbaren Umgebung eine eigene, durch den Anwender (Flugplatz) betriebene Bodenrefe-

renzstation vorhanden sein muss. Im Oktober 2009 wurde EGNOS in Betrieb genommen und ist seit März 2011 auch für die Luftfahrt zugelassen. Die Schweiz ist nach Frankreich das zweite Land in Europa, welches nun Anflugverfahren auf der Basis von EGNOS eingeführt hat. EGNOS wurde für die Flugsicherung als zugelassenes System entwickelt und kann als „Nebenprodukt“ die Positionsbestimmung in allen Bereichen verbessern, u.a. in der Schifffahrt oder auch bei persönlichen Navigationsdiensten für Blinde und Sehbehinderte. Genutzt werden kann der Dienst von allen Satellitennavigationsgeräten, die SBAS-kompatibel sind. SBAS, Satellite Based Augmentation Systems (Satellitengestützte Erweiterungssysteme) steht für alle drei Systeme: WAAS (Amerika), EGNOS (Europa/Nordafrika/) und MSAS (Japan/Asien). SBAS ist allein für Anflüge der Kategorie CAT 1 zugelassen. Anflüge der Kategorien CAT 2 und CAT 3 (kleinere Minimalhöhen bzw. ganz ohne Sicht) bedürfen derzeit zusätzlicher Referenzstationen am Boden.

Das gesamte derzeitige System besteht aus drei geostationären Satelliten, rund vierzig Boden-Referenzstationen (Ranging and Integrity Monitoring Station, RIMS) verteilt in Europa, Nordafrika und dem Nahen Osten, sowie aus vier Kontrollzentren am Boden. EGNOS verarbeitet die Positionssignale von GPS und GLONASS (russisches „GPS“-System) sowie die künftigen Positionssignale der Galileo-Satelliten, welche voraussichtlich ab 2013 in genügender Anzahl vorhanden sein werden, um als System in Betrieb genommen werden zu können. Anflüge auf Flugplätze stützen sich seit Jahrzehnten auf das Instrumentenlandesystem (ILS), das mit Leitstrahlen vom Boden aus eine exakte horizontale und vertikale Führung der Flugzeuge erlaubt. Dieses bisherige System hatte kostenintensive Bodeninstallationen von mehreren Millionen Schweizerfranken seitens des Flugplatz-Betreibers notwendig gemacht. Für jede Piste und jede Anflugrichtung mussten Localizer (Landekursender, horizontale Ausrichtung), Glide-slope (Gleitwegsender, „schräger“ Höhenanflugweg) und DME (Distanzmessung) beschafft und installiert werden. Zudem muss das System durch einen zentralen Service überwacht, regelmässig gewartet und die Anflugwege durch Kontrollflüge mit speziell ausgerüsteten Flugzeugen geprüft werden. Dazu muss jedes dieser Systeme an zwei Tagen pro Jahr für den übrigen Flugverkehr zeitweise stillgelegt werden.

Mit der neuen, satellitengestützten Navigationstechnologie EGNOS können die Flugzeuge unabhängig von Bodeninstallationen anfliegen: die Piloten nutzen Satellitensignale zur Positionsbestimmung. Flugzeuge folgen dabei einer Reihe fixer Wegpunkte im dreidimensionalen Raum. Diese fixen Wegpunkte befinden sich bei Flugplätzen mit bestehendem ILS auf dem bisherigen Anflugweg. Mit EGNOS werden in Zukunft auch Flugplätze präzise angefliegen werden können, auf denen bisher aus meist topografischen Gründen die Installation eines ILS unmöglich bzw. nur für bestimmte Flugzeugkategorien möglich war (Anflugneigungswinkel über 3.5°). So wird es möglich sein, auch Flugplätze in einem gekrümmten Anflug präzise anfliegen zu können (z.B. Flugplatz Buochs, wo der Anflugweg aus topografischen Gründen in einem Sinkflug um den Bürgenstock herumführt). Ebenso werden in naher Zukunft Flugplätze, welche bisher aus Investitionskostengründen nur von einer Seite her mit Hilfe eines ILS angefliegen werden konnten auch von der Gegenseite her direkt angefliegen werden können. Damit können weite Umwege vermieden werden.

Was ist mit dem MLS-Anflugverfahren und was wird mit dem ILS-Anflugverfahren?

Die Anfang der 1990er-Jahre hochgelobte und bald gestoppte Einführung des MLS (Microwellenlandesystem) ist nun durch eine weit bessere Lösung ersetzt worden. Der Flugplatz Altenrhein war damals ganz oben auf der von Swisscontrol erstellten Liste für die Installation eines MLS, welches ebenfalls gekrümmte Anflüge ermöglicht hätte. Die enormen Investitionskosten für den Flugplatz und jedes einzelne Luftfahrzeug, welches dieses System hätte benützen wollen, sowie der Zeitdruck (Aufnahme Linienflug nach Wien), hatte die Verantwortlichen in Altenrhein bewogen, ein ILS zu installieren. Wohl wissend, dass dieses nicht in vier Jahren durch ein sehr viel teureres (MLS), dafür in über zehn Jahren durch ein kostengünstigeres und einfach einsetzbares System abgelöst werden wird. Seither hat sich das ILS in Altenrhein über 20 Jahre bewährt, und es bestand damit auch kein zeitlicher Zwang für ein anderes System. Dennoch ist es für den Flugplatz St.Gallen-Altenrhein ein grosser Erfolg, dass Skyguide nun Altenrhein und Les Eplatures (La Chaux de Fonds) als erste Flugplätze in der Schweiz für Präzisionsanflüge mit GPS zugelassen hat. Die bestehenden ILS auf den vielen Flugplätzen werden vorerst weiter betrieben und können weiterhin benutzt werden. Es ist aber absehbar, dass diese ILS im Laufe

der Zeit stillgelegt werden, insbesondere dann, wenn die grosse Mehrheit der Flugzeuge für das neue System zugelassen und ausgerüstet sein wird. Skyguide und die Flugplatzbetreiber dürften bei den hohen Unterhaltskosten fürs ILS nicht allzu lange tatenlos zusehen.

Wenn Sie mehr über EGNOS wissen möchten

Detailliertere Beschriebe zum System findet man im Internet, so z.B. unter http://www.kowoma.de/gps/waas_egnos.htm. Bitte achten Sie bei allen Beschrieben auch auf das Datum der Veröffentlichung, weil zum Teil ältere Beschriebe nicht mehr in allen Details dem heutigen Stand entsprechen.

Bruno Scherrer

Inserat

Garage Wimmis



Inserat TC Net

Jubiläumsjahr wird zum Rekordjahr

In der letzten Aero-Info berichteten wir, dass die Fluggruppe Reichenbach ihre 50 Jahresringe zählen dürfe, also „mitten im Leben“ steht, wie wir behaupteten, und aktiv wie eine 20-jährige könnte man meinen! Tatsächlich konnten Rekordleistungen in vieler Hinsicht zum Jubiläumsjahr dazugezählt werden.

Anfangen können wir mit der absoluten Spitzenleistung in Sachen Flugstunden. Mit ihren 2 Cessna's generierten die rund 40 aktiven Fluggruppenmitglieder 703 Stunden in der Luft. Das ergibt im Durchschnitt 350 Stunden pro Flugzeug, was ein sehr erfreuliches Resultat darstellt. Auch wenn die Grundschulung und Umschulung bei der FGR-Flugschule einen Teil dazu beitrugen, die meisten Stunden, ca. 2/3 wurden privat geflogen.

Und viele davon im nahen und fernen Ausland. Betrachtet man dazu die Unterhaltskosten, erfreut es den Präsidenten und Kassier, die Fixkosten damit ideal verteilen zu können. So bewegen sich die Unterhaltskosten inkl. kleinere



Schülerflugtag

Mit ein Grund für diese guten Zahlen war, das uns Piloten wohl gesonnene Wetter von 2011. Auch hier konnte die FGR mit ihrem Hartbelagplatz eine der längsten Benützungszeiten des Flugplatzes verzeichnen. Dank des milden, meist



„50 Jahre FGR“-Jubiläum

Reparaturen und Investitionen um die 80 Franken pro Stunde und Flugzeug. Erfreulich ist auch, dass die Annahme richtig ist, dass neue Flugzeuge im Unterhalt wesentlich kostengünstiger sind. Und dies gilt auch bei Maschinen mit anspruchsvolleren und kostenintensiveren Bordelektronik wie unsere Cessna 182 mit Garmin 1000.

nebelfreien letzten Winters und den Schneeräumungsarbeiten konnte der Flugplatz praktisch das ganze Jahr hindurch benutzt werden. Rekordverdächtig!



Nordkap Juli 2011

Noch nie war ein FGR-Flugzeug so weit weg von zu Hause. Der Ausflug mit der 182er Cessna zum Nordkap und zurück hat auch da ein Rekord gebrochen. Ein beeindruckendes und unvergessliches Abenteuer haben die drei Piloten Peter Friedli, Pascal Collet und Remy Supersaxo in ihren privaten „Guinness Rekorden“ eintragen können.

Diverse Ausflüge in Gruppen oder einzeln nach Frankreich, Deutschland, Spanien haben auch die Anzahl Auslandflüge rekordverdächtig steigen lassen. Nicht zuletzt haben solche Ausflüge zu den guten Flugstundenergebnissen geführt.

All diese „Fluggruppenrekorde“ wurden durch viel Eigeninitiative und Fliegerleidenschaft der FGR-Mitglieder erstellt. Dies erfreut den Vorstand ganz besonders und bestätigt die aktuelle Dynamik auf dem Flugplatz Reichenbach.



Ausflug Troyes, Frankreich



FLUGGRUPPE REICHENBACH

Diese erfreulichen Resultate beruhen, wenn zum Teil auch nur im Hintergrund, auch auf den gut funktionierenden Informationsaustausch zwischen den verschiedenen Vertretern des Aeroclubs Berner Oberland AeBO. Erfahrungsaustausch, Tipps und gegenseitige Unterstützung fördern gemeinsam die Fliegerei in unserer Region. Und das auch wenn die diesjährige „Tour de Cervelat“ buchstäblich ins Wasser fiel. Es gab neben dem Regen eine feine, von Hans Fuchs (MFGT) lang gekochte und gehegte Gulasch-Suppe. Und weiteres Flüssiges fügten die Kollegen aus Zweisimmen bei. Einfach alles nass!
(PS: Besten Dank an die Organisatoren in Zweisimmen und an Hans!)

Ein einziger Rekord ist bisweilen nicht gebrochen worden: die Anzahl Autoren für dieses Info-Heft. Unsere Redaktorin, Barbara Gusset, welche viele Stunden an der Erstellung dieses interessanten Heftes arbeitet, würde sich über kleine Berichte *aller* AeBO-Mitglieder freuen - natürlich nicht gleichzeitig, sonst wird schon wieder ein neuer Rekord gebrochen!

Die Fluggruppe Reichenbach wird wie üblich im März ihre Hauptversammlung abhalten. Die Einladung dazu und die Traktandenliste werden persönlich allen FGR-Mitgliedern zugestellt.

Auch das frische Jahr hat mit gutem und flugtauglichem Wetter begonnen. Hoffen wir, dass es in diesem Sinne weiter fährt und nutzen wir die Gelegenheit, auch in der wunderschönen Winterlandschaft zu fliegen. Nun auf! ...um neue Rekorde zu brechen!

Der Präsident der Fluggruppe wünscht allen ein erfolgreiches Fliegerjahr und alles Gute.

FGR-Präsident
Remy Supersaxo

Einladung zur Hauptversammlung des FVT 2012

DATUM / ZEIT : Freitag, 16. März 2012 von 19.30 bis ca. 21.30 Uhr
ORT : Hotel Seepark Thun (Raum: Genève)
TEILNEHMER : Vorstand und Mitglieder des FVT

TRAKTANDEN

1. Begrüssung der Teilnehmer
2. Wahl der Stimmezähler
3. Protokoll der Hauptversammlung 2011
(Abgedruckt in der Aero-Info 2/11)
4. Jahresbericht
(Abgedruckt in der Aero-Info 1/12)
5. Jahresrechnung 2011 mit Revisorenbericht
6. Décharge-Erteilung an den Vorstand
7. Projekte (Flugfeldleiter)
8. Budget 2012
9. Mitgliederbeiträge 2012 (Entwicklung)
10. Wahlen
 - Wahl eines Rechnungsrevisors
 - Wiederwahl des ganzen Vorstandes ohne Präsident
 - Wiederwahl des Präsidenten
11. Tätigkeitsprogramm 2012
12. Verschiedenes / Informationen

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident
Christopher Clarke

Jahresbericht des Präsidenten FVT für das Jahr 2011

Geschätzte Mitglieder

Mit Freude stelle ich fest, dass der Flugplatz Thun von seinen Besuchern als sehr schöner Flugplatz beschrieben wird. Trotz nicht ganz einfacher Lage ist der Flugplatz Thun in einer sehr komfortablen Situation. So sind wir kaum oder nur sehr wenig eingeschränkt mit unseren Flugbewegungen. Es ist wichtig, dass wir dies nicht vergessen, es bei uns im „Hinterkopf“ gespeichert halten und uns dies im richtigen Zeitpunkt in Erinnerung rufen.

Wie schon im letzten Jahr, durften wir einige Events miterleben. So wurde der Event „Begegnung bewegt“ ein voller Erfolg für alle. Leider gab es auch Momente, die mich nachdenklich machten. So fand das „Thuner Tagblatt“ keinen Termin und auch keine Motivation, über diesen doch grösseren Anlass einen Bericht zu verfassen.

Allen Mitgliedern die mitgeholfen haben bei „Begegnung bewegt“ nochmals ein ganz grosses Danke! Paul Hunziker und seinem Team danke ich für ihren unermüdlichen Einsatz. Mit all Eurer Mithilfe lebte der Flugplatz so richtig auf.

Die Segelflieger, die mit ihren Anlässen Kunstflug, Schnuppertage und Schulungslager, sowie die Tour de Cervelat der Motorfluggruppe trugen zur positiven Entwicklung unseres Flugplatzes „Thun Airfield“ bei.

Das „Special“ in diesem Jahr war sicherlich die unfreiwillige „Strandung“ des S-38 Sikorsky. Dieses spezielle Flugzeug gab dem Flugplatz mit null Werbeaufwand eine 1A-PR, die für uns ein kleines Geschenk war.

Warum war die Sikorsky überhaupt in Thun gelandet? Es sollte ein „Stop over night“ werden, was sich dann allerdings zu einem fast vierwöchigen Aufenthalt ausdehnte. Aus noch nicht geklärten Gründen blockierte der linke Motor und musste vor Ort ausgebaut und durch einen neuen Motor ersetzt werden.

Für diesen Austausch wurde ein beispielhaftes logistisches Netzwerk gestartet. So wurde ein Motor in Amerika gesucht und gefunden. Um den Motor zu wechseln mussten zusätzlich zwei Mechaniker aus Amerika eingeflogen werden. Der ganze Umbau fand im Freien statt. Mit grossem Engagement von Peter Bylang und seiner ZeitAir gelang der Motorenumbau innert nützlicher Frist. Durch die tolle Unterstützung von Peter war ein Umbau des Motors

überhaupt erst möglich. Der FVT dankt Peter Bylang für seinen Einsatz. Peter half mit, dem Piloten der Sikorsky Thomas Schrade den Aufenthalt so angenehm wie möglich zu machen. Dieses positive Erlebnis, so sagte mir Thomas Schrade, werde er mitnehmen und zu Hause seinem Umfeld weiter erzählen. Für unseren Flugplatz ein Plus in allen Bereichen.



Glück im Unglück hatte die Motorfluggruppe Thun, als ihre Cessna CIT einen Landeunfall hatte. Wir alle sind sehr froh, dass „nur“ ein Materialschaden zu beklagen war.

2011 hat mir auch gezeigt, dass wir alle gut zusammen und nebeneinander arbeiten können, wenn wir dies wollen. Wir wollen diesen Trend erhalten und ausbauen. Es kann nur zu unserer Stärke beitragen.

Am 20. August 2011 gaben sich das Wirtepaar Cornelia Ruchti und Roland Herren das „Ja“-Wort. Herzliche Gratulation !!

Zur bestandenen Wirteprüfung vom 1. Dezember 2011 gratuliert der FVT Cornelia sehr. Es freut mich, dass das „Beizli“ mit so guter Hand geführt wird.

Für die kommende Saison 2012, wünsche ich allen Mitgliedern ein tolles Jahr und dass wir unser Hobby voll und ganz genießen können.

Euer Präsident

Christopher Clarke

Flugplatz Thun - Weisungen betreffend Flugbetrieb für das Jahr 2012

1 Verbindliche Regelungen

1.1 Grundlagen

- ☞ **Betriebsreglement mit Anhängen**, VFR MANUAL sowie Anordnungen der Flugplatzleitung (liegen im C-Büro auf);
- ☞ Der Flugbetrieb kann grundsätzlich täglich von SR-SS stattfinden. **Ausnahmen** im Zusammenhang mit dem Waffenplatz, dem LS-D18, dem Platzzustand oder anderen Aktivitäten werden im C-Büro entsprechend angeschlagen (siehe auch Pt. 1.5.)

1.2 Auswärtige Piloten / Nicht in Thun stationierte Flugzeuge

Für Piloten, welche nicht Mitglied der MFGT/SGT/GOST/BFC sind, ist der Flugplatz Thun von **Montag bis Freitag grundsätzlich gesperrt!** Mitglieder des AeBO benötigen eine Bewilligung der Flugplatzleitung. Ebenfalls Mitglieder der MFGT/SGT/GOST/BFC, welche mit nicht in Thun stationierten Flugzeugen- in Thun landen wollen, bedürfen einer Bewilligung der Flugplatzleitung.

1.3 Schulungs- und Trainingsflüge im Platzvoltenbereich

Montag bis Freitag: 0730 - 1200 / 1330 - 1900
 Samstag: 0900 - 1200 / 1330 - 1800/*1900 (*Bewilligung)

1.4 Permanente Einschränkungen

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

1.5 Temporäre Einschränkungen

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

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

Informationen über länger andauernde Einschränkungen oder spezielle Verfahren können auch über das Flugzeugreservationssystem "RESAIR" eventuell über die Homepage www.thun-airfield.ch erfolgen.

1.6 Ausnahmegewilligungen

Können in begründeten Einzelfällen durch die Flugplatzleitung erteilt werden.

2 Flugdienstleiter- (C-Dienst) Einsatz

2.1 Dauer der "Flugdienstleiter Saison"

Von Sa 10. März bis So 18. November 2012 wird an Wochenenden (Sa + So), sowie an allgemeinen Feiertagen Flugdienst geleistet. Eintragungen können bis zur HV des FVT in die im C-Büro aufliegende Agenda erfolgen. Offene Daten - nach diesem Zeitpunkt - werden unwiderruflich durch die Flugplatzleitung belegt und die davon betroffenen Piloten schriftlich benachrichtigt.

2.2 Flugdienstleiter Pflicht

Alle Aktivmitglieder einer Thuner FVT-Tätigkeitsgruppe sind verpflichtet, Flugdienst zu leisten (siehe Statuten des FVT).

Ausnahmen:

- Vorstandsmitglieder des FVT sowie der einzelnen Tätigkeitsgruppen;
- Piloten die ihren Flugdienstleiter-Einsatz bei der SGT leisten
- Piloten die nur Modellfliegen;
- Ehrenmitglieder des FVT;
- Flugschüler (jedoch erwünscht, zusammen mit ihrem Fluglehrer);
- Besondere, vom FVT bezeichnete Mitglieder mit Sonderaufgaben.

2.3 Einsatzzeiten

Die Einsatzzeit beginnt spätestens 0830 und dauert bis SS resp. 2000 Uhr, je nach dem was früher eintritt. In wie weit die Einsatzzeiten gekürzt werden können (z.B. bei schlechter Witterung) wird in Absprache mit der Flugplatzleitung festgelegt.

2.4 Verhinderungsfall

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

2.5 Versäumnis

Bei Nichterfüllung der Flugdienstleiter Pflicht entscheidet der Vorstand des FVT über die Sanktionen (siehe auch FVT-Statuten)

2.6 Pflichtenheft des Flugdienstleiters / Notfalldossier

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

3 Ausgangs- und Eingangszoll

Es ist möglich, ab Flugplatz Thun direkt ins Ausland und von dort auch wieder zurück nach Thun zu fliegen. So früh wie möglich anmelden!

3.1 Vom Piloten vorzukehren

Neu werden die Zollformalitäten über das Internet getätigt. Ein Reglement ist auf der Internetseite www.thun-airfield.ch aufgeschaltet.

3.2 Gebühren

Fr. 25.- je Aus- resp. Einflug sind direkt an den Flugplatzleiter oder dessen Stv. zu entrichten.

4 Gesuche/Bestätigungen „Revalidation class rating“

Gesuche können an die Flugplatzleitung eingereicht werden.

- Briefkasten B-Büro, Verteiler C-Büro oder auch per Post
- persönlich beim Flugplatzleiter oder Flugplatzleiter Stv 2

Adresse:

Thun-Airfield, Flugplatzleitung, Allmendstrasse 181 K, 3603 Thun

5 Adressen / Verbindungen

Flugplatzleiter	Flugplatzleiter, Stv 1	Flugplatzleiter, Stv 2
Hansueli Stauffer Riedweg 18 3628 Uttigen Mobil: 079 214 57 47 Tel. P: 033 345 03 77	Reinhard Martin Hübelstrasse 11 3612 Steffisburg Tel. P: 033 222 94 80 Mobil: 079 301 73 12	Kurt Krebs Giebelmatt 1 3634 Thierachern Tel. G: 033 222 85 31 Mobil: 079 651 67 50



**Inserate
Flugschule Diemtigtal,
Wasner,
Jost Druck**



EINLADUNG ZUR HAUPTVERSAMMLUNG 2012

Liebe Mitglieder

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

Datum / Zeit: Freitag, 9. März 2012, 19.30 Uhr

Ort: Hotel Seepark, Seestrasse 47, 3600 Thun, Tel. 033 226 12 12

TRAKTANDENLISTE

1. Wahl der Stimmenzähler
2. Protokoll HV 2011
3. Jahresbericht des Präsidenten
4. Jahresbericht der Flugschule
5. Jahresrechnung 2011 mit Revisorenbericht
6. Budget 2012
7. Entlastung des Vorstandes
8. Wahlen
 - Wahl in den Vorstand
9. Mitgliederbeiträge / Flugpreise 2012 / Pauschale
10. Tätigkeitsprogramm 2012
11. Austausch mit den Mitgliedern
12. Anträge
13. Verschiedenes

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

Mit freundlichen Grüssen
Motorfluggruppe Thun

Der Präsident
Hans Fuchs

45. Jahresbericht des Präsidenten 2011

Das Jahr 2011 war ungewöhnlich, zumindest meteorologisch. Erstens war es das „wärmste“ seit Messbeginn und bescherte uns einerseits schönes Wetter mit hohen Temperaturen, andererseits aber auch heftige Gewitter, und speziell im Berner Oberland, starke Regenfälle mit erheblichen Schäden im Spätsommer.

Der Monat Juli war nass, kalt und regnerisch, ausgerechnet in der Ferienzeit liess uns Petrus im Stich, zeigte sich dann aber im August mit schönen und warmen Tagen wiederum versöhnlicher.

Die Wettervoraussetzungen für unsere Fluggruppe waren gegeben und wurden auch ausgenutzt. Gegenüber dem Vorjahr verzeichneten wir eine Steigerung der geleisteten Flugstunden von über 25%, eine erfreuliche Entwicklung. Wir sind nach längerer Durststrecke wiederum in der Nähe der Stundenzahlen, auf denen unsere Charterpreise basieren. Ich werde in meinen Ausführungen an der HV genauer darauf eingehen.

Im Frühjahr 2011 konnten wir unseren Sportcruiser übernehmen und in unseren Flugzeugpark integrieren. Mit der HB-WYL steht uns wiederum ein zweiplätziges, günstiges Flugzeug zur Verfügung. Die Performance des Sportcruisers ist, durch das tiefere Gewicht bedingt, wesentlich besser als bei der Aquila, allerdings wies die schwerere Maschine auch eine grössere Stabilität auf. In jedem Falle ist der Sportcruiser ein fein zu steuerndes Flugzeug, das mit seinen Leistungen Spass macht und auch dem Geldbeutel Freude bereitet.

Leider kann ich nicht nur von positiven Ereignissen berichten. Die HB-CIT bekam in den Wintermonaten einen neuen Motor. Dieser Triebwerkwechsel war geplant und das Flugzeug stand uns für die Saison wiederum zur Verfügung. Das schöne Wetter im Frühjahr führte zu erfreulich vielen Flugstunden, brachte damit aber unseren Unterhaltsbetrieb an die Grenze des Machbaren und führte zu teilweisen Engpässen in der Flugzeugbereitschaft.

Am 11. September wurde unsere HB-CIT bei einer Landung in Thun schwer beschädigt, glücklicherweise blieb der Vorfall ohne Personenschaden, aber die Maschine wird uns für längere Zeit fehlen. Abklärungen mit unserem technischen Chef und einem Versicherungs-Experten ergaben, dass die Cessna



wiederum repariert werden kann und soll, wir müssen aber einen grossen Teil der Saison 2012 ohne diese Einheit auskommen.

Die am 25. November einberufene ausserordentliche HV wollte keinen Ersatz durch eine moderne C-172 oder herkömmliche C-182. Ein Antrag wurde gestellt einen weiteren Sportcruiser, oder ein ähnliches Flugzeug mit Glas-Cockpit, anzuschaffen. Dieser Antrag wird durch den Vorstand geprüft und ein erster Rechenschaftsbericht kann an der HV am 9. März erwartet werden.

Wie auch schon an andern Stellen erwähnt, müssen unsere Reservationen auf die tatsächlich benötigte Zeit beschränkt werden, um auch anderen Gelegenheit zum Fliegen zu bieten. Nur mit Disziplin wird sich die kommende Saison bewältigen lassen. Eine Herausforderung der wir uns sicherlich gerne stellen werden.

Eine weitere Hiobsbotschaft kam dann Ende September. Der Motor der HB-PMY wies in zwei Kontrollen Metallspäne im Öl auf, das Flugzeug musste gegroundet werden, ein verfrühter Triebwerkswechsel war unumgänglich. Mittlerweile ist der Motor repariert und die Archer wird uns für die Saison 2012 wiederum zur Verfügung stehen.

Beide Ausfälle werden an den diesjährigen Refreshern Thema sein. Der Landevorfall der HB-CIT hätte mit einem Durchstart vermieden werden können. Warum der Pilot keinen solchen durchführte und wie sich solche Fälle zukünftig vermeiden lassen, wird in unserem Refresher unter dem Titel „decision making“ angesprochen und diskutiert.

Der Motorschaden HB-PMY lässt sich auf falsches Starten des Motors und ungenügendes Warmlaufenlassen zurückführen. Auch dieses soll Thema an unserem Refresher sein, hier können wir mit wenig Aufwand Geld sparen und die Verfügbarkeit der Maschinen entscheidend verbessern.

Diesen Herbst wurde, nach einer über zweijährigen Abklärung, der Unfallbericht HB-SFV veröffentlicht. Das BFU hat den Fall aufwändig und minutiös abgeklärt. Ein technischer Defekt liess dem Piloten keine Chance für einen Restart und unter Zeitdruck musste eine Notlandung vorbereitet und durchgeführt werden. Das ruhige, besonnene Handeln des Piloten hat zur Überlebbarkeit des heiklen Manövers im Maisfeld beigetragen. Diese Leistung verdient unsere Hochachtung.



Die Fliegerei erfordert immer wieder neues Auseinandersetzen mit unserem Tun. Nur gedankenlos in ein Flugzeug sitzen, wie für eine Fahrt mit dem Auto, kann nicht genügen. Wir müssen uns immer wieder mit allen Eventualitäten beschäftigen und nur wer dies tut, sollte sich in ein Cockpit setzen. Im Übrigen bin ich der Meinung, auch Autofahren erfordert mentale Vorbereitung und kein gedankenloses Handeln wie man nur zu oft im Verkehr erlebt.

In der Hoffnung wir beherzen diese Worte und erfreuen uns an unserem schönen Hobby, das zwar vieles verlangt, aber auch viel an Befriedigung gibt, speziell bei schönem Wetter und blauem Himmel über unserem Berner Oberland.

Ich wünsche Euch allen viele schöne Flüge im kommenden Jahr.

Euer Hans Fuchs

Inserat

A & I

Jahresbericht 2011 der Motorflugschule Thun

1. Rückblick

Das Team der Motorflugschule Thun funktioniert gut und jeder Fluglehrer arbeitet im Rahmen der Vorgaben der Flugschule selbständig. An unserer Herbstsitzung konnten wir auf eine erfolgreiche und unfallfreie Schulung zurückblicken.

Drei Flugschüler haben die RPPL-Prüfung bestanden, einer das Update auf das PPL. 4 Schüler/innen sind in der Ausbildung. Die Gesamtflugstunden der Flugschule sind leicht zurückgegangen.

Die Einweisungen auf den Sportcruiser sind etwas hinter meinen Erwartungen zurückgeblieben, aber es werden immer mehr – und die, die ihn fliegen haben ihre Freude daran. Er startet und landet sehr kurz, ist komfortabel, wendig, leise und relativ günstig. Wann beginnst Du mit der Umschulung?

Der Lande-Unfall der HB-CIT und der Motorschaden vom Archer haben an schönen Herbsttagen einen Engpass bei den Flugzeugen gebracht. Der Archer wird im Frühling wieder zur Verfügung stehen, die CIT wohl erst wieder im Verlauf des Sommers. Auch dies sind gute Gründe auf den Archer oder Sportcruiser umzuschulen.

Der Lande-Unfall der CIT ist auf eine unkonsequente Entscheidung zum Durchstarten zurückzuführen = **Decision Making!** Wir werden dieses Thema am Refresher aufnehmen. Alle Flugmotoren sind bewusst warmlaufen zu lassen bevor das Gas deutlich über Leerlauf gebracht wird! (die Warmlaufzeit ist abhängig von der Aussentemperatur). Es ist nicht auszuschliessen, dass der Motorschaden des Archers darauf zurückzuführen ist. Auch dazu mehr am Refresher.

2. Tätigkeiten 2011

Refresher / Checkflüge 2011/12

Der Refresher 2011 wurde gut besucht; besten Dank allen, die mitgemacht haben. Zum Refresher 2012 und den Clubausflügen sind wieder alle herzlich



eingeladen. (Refresher-Infos auf eigener Seite). Das Summer-fly-out wird weitergeführt mit SMS-Einladungen an die Interessierten. Wenn das Wetter mitspielt und Flugzeuge frei sind, wird es mehr davon geben. Neue Interessenten werden gebeten, ihre Natelnr auf dem Anmeldeformular zum Refresher anzugeben, wenn sie jeweils eine Einladung erhalten möchten.

40 kleine und grosse Checkflüge wurden in Thun durchgeführt – ein beachtlicher Teil der Thuner Piloten macht also ihren CR-Checkflug immer noch nicht in Thun. **Wir verlangen von allen MFGT-Piloten alle 2 Jahre einen Checkflug mit einem Thuner Fluglehrer oder einem von uns anerkannten Fluglehrer (z.B. für die Kombination von LPC und CR CF). In jedem Fall ist ein CF-Protokoll der MFGT-Flugschule zur Kontrolle abzugeben.**

Im weiteren haben Hugo Stähli und andere Fluglehrer mit diversen Flugschulinteressenten Schnupperflüge durchgeführt. Für nur Fr. 195.- (alles inkl.) können Kandidaten eine halbe Stunde selber fliegen und erhalten dazu eine gründliche Information über die PPL-Ausbildung in Thun. Bitte weitersagen!

Abgeschlossene Ausbildungen im 2011

Differenztraining:	12 (Archer / Sportcruiser)
Differenz- und Variantentraining:	?
Validierung ausländischer Ausweise:	0
Grundschulung RPPL:	3 (Zwahlen, Plattner, Gurtner)
Upgrad auf PPL	1

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

3. Fluglehrer und Ausbildungspendenzen

Für die Motorflugschule Thun waren letztes Jahr 9 Fluglehrer und 1 Einweisungs-Berechtigter im Einsatz. Total Ausbildungsstunden im Rahmen der Flugschule Thun im Jahr 2011: ca. 240 h.



Markus Wymann ist neu als Fluglehrer für die MFG Thun im Einsatz. Hansueli Stauffer ist aus der MFG ausgetreten. Peter Bylang hat seinen CRI nicht erneuert. Ich danke ihm auch hier für seinen langjährigen Einsatz als CRI (Einweisungs- und Checkpilot).

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

4. Tätigkeitsprogramm 2012

- Refresher: Do 16. Feb. 19h / Mi 22. Feb. 19h / Sa 10. März 09h
im ABZ Fleischverarbeitung, Schachenstr. 43,
beim Hotel Belvedere, Spiez
- Gruppenausflug 1-tägig: Sa 2. Juni 2012
- Gruppenausflug 2-tägig: 25./26. August 2012 (Reserve 1./2. Sept.)
- Summer-Fly-out
Jeweils am Mi- / Do-Abend, ab Mitte Mai bis
Sept. Zusätzl. Interessenten tragen sich bitte auf
Liste im C-Büro oder auf der Refresher-
Anmeldung ein.
- Auslandflüge mit Fluglehrer: Auf Anfrage fast jederzeit möglich

5. Ausblick:

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

Burgholz, im Januar 2012

Euer Cheffluglehrer, Franz Meyer



Einladung zur Hauptversammlung 2012

Freitag 24. Februar 2012 um 20 Uhr
im Gasthof Löwen, Thierachern, anschliessend kleiner Imbiss

Traktanden

1. Begrüssung
2. Wahl des Stimmenzählers
3. Protokoll der HV 2011
4. Jahresbericht des Präsidenten
5. Bericht Gruppenflugzeuge
6. Jahresrechnung 2011, Budget 2012
7. Décharge des Vorstandes
8. Mutationen
9. Wahlen
10. Tätigkeitsprogramm 2012
11. Anträge / Verschiedenes

Der Vorstand der GOST

Jahresbericht 2011

Eigentlich wollten die „Skiflieger“ unter uns endlich mal an ein solches Treffen, zum Beispiel nach Isny oder auch nach Schlappin. Der Schnee im letzten Winter war aber zu unbeständig, und diese Treffen wurden abgesagt. Im Frühling konnten dafür einige schöne Flüge auf „unsere“ Gletscher durchgeführt werden.

Grossanlässe fanden im letzten Jahr auch keine statt, was aber nicht heisst, dass die GOST-Piloten untätig geblieben wären. So waren Mitglieder unserer „LSGR-Hangar-8-Filiale“ recht häufig unterwegs. Allerdings könnte ich hier nur vom Hörensagen berichten, weil es mich im Juni wieder mal nach Kanada gezogen hatte, unter anderem um meine Wasserfliegerpraxis aufzufrischen.

Vorher waren natürlich die verschiedenen HV's und GV's zu absolvieren, welche wichtig sind, um unserer Tätigkeit eine Struktur zu geben. Diese muss heute solide sein, weil wir nur so unsere Interessen vertreten können. Dies wird oft verkannt, und es wird leicht unterschätzt, welche Arbeit diesbezüglich auf allen Stufen geleistet wird. Unsere oberste Interessenvertretung ist immer noch der AeCS, und ich empfehle, gelegentlich dessen Newsletter zu lesen, wo in Kurzfassung die vielen Aktivitäten beschrieben werden.

Speziell für die Eigenbauer agiert natürlich die EAS. Es braucht ein dauerndes Gespräch mit den Regulatoren, damit wir unsere Aktivitäten weiterhin mit möglichst wenig administrativen Hindernissen fortsetzen können. Vorläufig ist der Amateurflugzeugbau ja noch national geregelt, was meines Erachtens von Vorteil ist, wenn man die EASA-Aktivitäten betrachtet.

An unserer HV konnten 5 neue Mitglieder aufgenommen werden. Austritte waren 2 zu verzeichnen.

Die erste Flugplatzputzete in Thun kollidierte für einmal nicht mit der EAS-GV und wurde von den GOST-Mitgliedern rege besucht. Auch während der Saison gibt es immer wieder Arbeiten auf dem Flugplatz zu erledigen. Bitte weiterhin beim Flugplatzchef melden, wenn Ihr Zeit habt, um auszuhelfen.

Weiteres chronologisch:

Das EAS-Frühlingstreffen wurde von verschiedenen GOST-Mitgliedern am 21. Mai in Bex besucht.



Anfang Juli wurde das traditionelle Splash-In der SPAS in Bönigen abgehalten, natürlich mit J.J. Lörtscher und seinem Flugboot. Das Pech von Tom Schrade mit seinem Sikorski S-38 Flugboot führte dazu, dass wir während einiger Zeit einen Blickfang auf dem Flugplatz hatten (siehe AeroInfo 3/11).

Einige Mitglieder besuchten das RSA-Treffen in Blois, jedoch fielen die Treffen des OUV und IgoEtrich mindestens für uns ins Wasser.

Dagegen konnten ein paar Flugzeuge der GOST am EAS-Fly-In in Yverdon am 20./21. August teilnehmen, und tags darauf gleich noch am Fliegerfest in Biel-Kappelen.

Traditionsgemäss flogen eine Woche später YFO und YFS wieder ans Gebirgspilotentreffen nach Croix-de-Coeur.

Am 22./23. September flog die Lambada YKK mit Victor und mir nach Challes-les-Eaux um die Lambada-Nachfolgerin Phoenix probe zu fliegen. Schade dass dieses schöne Flugzeug in der Schweiz (vorläufig) nicht zugelassen werden kann.

Diese Aufzählung ist sicher nicht vollständig, Nachträge sind natürlich erwünscht, am besten auf www.gost.ch oder in der Aero-Info.

Nicht zu vergessen sind unsere „neuen“ Flugzeuge. So steht seit diesem Sommer eine Vans RV-4 im Hangar 8 in LSGR. Am 4. August beim dortigen GOST-Treffen war sie zu besichtigen.

Die Tepi-Flyers gehören jetzt zur GOST und können ihr Piccolo HB-2301 dank Entgegenkommen der SGT auch in Thun stationieren.

Leider gibts noch immer keinen GOST-Hangar in Thun. Wir sind aber mittlerweile mit unseren Wünschen beim Bundesrat angelangt. Weiterhin: Affaire à suivre.

Ich danke allen, die mit ihrer Disziplin und Voraussicht zu einer unfallfreien Flugsaison beigetragen haben und wünsche viel Erfolg beim Flugzeugbauen und schöne Flugerlebnisse im 2012.

Tägertschi, Januar 2012
Heinz Lang, Obmann GOST

Ein Blick zurück

Die Motorfluggruppe Obersimmental darf auf eine unfallfreie und erfolgreiche Saison zurückblicken. Im Frühjahr konnten wir mit einem frisch revidierten Motor auf dem Archer in die Saison starten. Ein schönes Gefühl, hat sich doch die Laufruhe und Performance spürbar verbessert. Die beiden Flugzeuge waren stets gut ausgelastet, nicht zuletzt dank des grossen Einsatzes unserer Fluglehrer. Die waren unermüdlich daran ihr Wissen weiterzugeben, sei es den Grundschülern als auch gestandenen Piloten auf Checkflügen und Weiterbildungen.



Im Laufe der Saison konnten wir diverse kleine Anlässe durchführen. Zum Teil geschah das auch gemeinsam mit der Alpinen Segelfluggruppe Zweisimmen. Nebst dem Jugendtag, Ferienpass und der Ziellandekonkurrenz ist der Cervelat-Flugtag jedes Jahr ein Höhepunkt, egal von welcher Seite sich das Wetter zeigt.

Ein lang ersehnter Meilenstein wurde schliesslich mit dem Kauf des Flugplatzes Zweisimmen durch die Genossenschaft erreicht. Die jahrelange Arbeit der FGZ hat sich gelohnt. So manche Hürde galt es zu nehmen bis wir den Flugplatz unser eigen nennen durften, doch umso grösser ist jetzt die Freude.

Mit der Hauptversammlung am 17. Februar im Bürthus in Blankenburg runden wir die Saison ab und freuen uns bereits auf die nächste.

Harald von Siebenthal



Internationaler Jungfliegeraustausch IACE 2011

Dienstag, 19. Juli 2011, acht Schweizer Kadetten stehen in Uniform gekleidet vor dem Tower in Grenchen und lauschen gespannt dem sich rasch nähernden Klopfen eines Cougar-Helikopters der Schweizer Luftwaffe.

Für zwei von uns soll die Reise in die Niederlande gehen. Ziel des internationalen Jungfliegeraustausches (engl. International Air Cadet Exchange) ist zum einen die Fliegerei in diesem Land kennen zu lernen, zum andern den Teilnehmern aus diversen Ländern von der Fliegerei in der Schweiz zu erzählen und internationale Freundschaften zu schliessen.

Ehe wir uns versehen, stehen wir auch schon auf dem RWY 07 und hören durch die Kopfhörer ein vertrautes „...cleared for takeoff.“, worauf sich die mächtige Maschine gemächlich erhebt und allmählich an Geschwindigkeit gewinnt, mit dem Ziel in ungefähr eineinhalb Stunden in Frankfurt einzutreffen. Eine für unsere Piloten nicht gerade alltägliche Strecke, zumal sie doch den Heli an die Grenze seiner Reichweite bringt (ohne Refueling für den Rückflug). Interessant ist die Darstellung des Digital-Map-Displays kurz nach dem Überflug über die Deutsche Grenze – auf den Karten in kleineren Massstäben scheint die Landschaft nicht zu existieren; das kleine Symbol jedenfalls, das unsere Position darstellt, verliert sich auf einmal im Niemandsland. Mit Hilfe von Karten in grösseren Massstäben, die weiterhin Landschaften anzeigen und den freundlichen Air Traffic-Controllern werden wir aber sicher auf unseren Zielflugplatz gelotst. Ab hier gehen wir getrennte Wege, je zu zweit in ein anderes Land.

Die Niederländische Delegation holt uns mit Personenwagen ab, somit treffen wir nach einer etwas langen Fahrt erst gegen Abend in De Harskamp ein. Die dortige Kaserne soll für die nächsten zwei Wochen unsere Bleibe sein. Von dort aus besuchen wir Museen, besichtigen Flugplätze und machen Stadttouren.

Im Aufenthaltsraum findet sich unsere international zusammengewürfelte Gesellschaft nach und nach ein. Die Überraschung ist gross: Kadetten aus so

vielen unterschiedlichen Ländern nehmen teil; nebst diversen europäischen Ländern sind sogar Israel, Australien, Kanada, USA, Südkorea und Hongkong vertreten. Schnell stellt sich heraus, wie wertvoll hier gründliche Englischkenntnisse sind, denn nur so kann sinnvoll diskutiert und gefachsimpelt werden.



Teilnehmer aus der ganzen Welt am IACE, rechts, Salomo Lehmann (MFGO)

Am nächsten Morgen ist bereits früh Tagwache. Nach einem reichhaltigen Morgenessen steht auch schon unser Car bereit, der uns nach Nordwijk zum ESA European Space Research and Technology Centre bringt. Es folgt eine eindruckliche Führung durch die Versuchs- und Produktionshallen, wobei sicherlich die Weltraum-Simulationsanlage besonders erwähnenswert ist. Dieser Riesenapparat kann Satelliten unterschiedlichsten Luftdruck- und Temperaturbedingungen und auch extrem starker Sonnenstrahlung aussetzen – eben wie sie im Orbit um unseren Planeten herrschen, um damit dessen Funktion unter diesen Bedingungen zu testen. Weiter werden wir in einer faszinierenden Multimediashow zu einer Tour durch die Internationale Raumstation mitgenommen und anschliessend wird uns noch ein echtes Stück Mond gezeigt. Auch erfahren wir, dass zum Beispiel Kugelschreiber in der Schwerelosigkeit nicht funktionieren und daher die NASA dafür einen Millionen teuren Spezialstift entworfen hatte, wo hingegen die Russen ihre Weltraumnotizen einfach mit Bleistift aufs Papier bringen.

Viel zu schnell ist die Zeit um und wir treten die Rückreise zu unserer Kaserne an. Zum Abendessen gibt's köstliche Spezialitäten aus der ehemals Niederländischen Kolonie Indonesien und anschliessend die obligate Vorstellungsrunde.

In den darauf folgenden Tagen besichtigen wir die Delft Universität mit ihren Überschallwindkanälen, das Reichsmuseum, ein Museum über die Schlacht von Arnhem, eine F-16 Militärbasis, eine Marine-Helikopterbasis, die Stadt Amsterdam, den Hafen von Rotterdam und weitere spannende Orte. So kommen wir zu diversen Gelegenheiten – bei uns – seltene Flugzeuge und Helikopter aus der Nähe zu betrachten wie z.B. Herkules, F-16, NH-90, Chinook und Apache und uns dabei sogar selber ins Cockpit zu setzen. Besonders erwähnenswert ist noch das Militärluftfahrtmuseum in Soesterberg; in zwei Hallen sind an die hundert Luftfahrzeuge von 1913 bis heute ausgestellt und dokumentieren die Geschichte der Niederländischen Luftwaffe.



NH-90



Herkules

Nach den programmreichen zwei Wochen folgt am 3. August der Abschied, anschliessend die Fahrt nach Frankfurt und dann der Flug zurück in die Schweiz.

Ich möchte mich an dieser Stelle nochmals bei den Organisatoren bedanken; auch wenn es zwischendurch mal wieder hiess

„due to budget cuts...“ und wir dann eben das Auto und nicht den Car nehmen konnten, ermöglichten sie uns trotzdem sehr interessante Einblicke in die Niederländische und die Internationale Fliegerei.

Salomo Lehmann



Chinook

Vom IACE 2011 in Niederlande gibts auch ein kurzes Video auf Youtube unter: IACE Netherlands 2011(<http://www.youtube.com/watch?v=awtgFlipp6Y>)

IACE International Air Cadet Exchange – Anforderungen:

- Alter zwischen 17 und 20 Jahren
- Schweizer Bürger
- Mitglied Aero-Club der Schweiz
- gute Englisch-Kenntnisse

Weitere Infos unter www.aeroclub.ch/iace

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

Inserat Pinball

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"/> Bücker 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			