

AERO BEO

INFORMATION

**Offizielles Mitteilungsorgan
des Aero Clubs Berner Oberland**

Motorfluggruppe Thun
Segelfluggruppe 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 102 (3/13)	Seite
AEROCLUB BERNER OBERLAND	
Die fliegende Agenda – Terminkalender	2
Das Wort des Präsidenten	3
Tour de Cervelat 2013	5
Vom Schnapskompass zum Garmin 1000	6
Die Aufgaben der Regionalverbände	7
REICHENBACH	
Fluggruppe Reichenbach	
Destination Nordkap zum Zweiten	11
THUN	
Motorfluggruppe Thun	
Unsere neuen Flugschüler	17
HB-CIT oder der lange Weg zurück nach LSZW	21
LPC-Kurshinweis	25
Der Polentrip – Zweiter Versuch	27
MFGT Gruppenausflüge 2013	38
Segelfluggruppe Thun	
Internationaler Jungfliegeraustausch 2013	42
ZWEISIMMEN	
Sommerrückblick der MFGO und ASGZ	45
SAANEN	
Zum ersten Todestag von Ueli Rösti	47
Personallblatt	48

Impressum

Erscheint dreimal jährlich in einer Auflage von 420 Exemplaren

Redaktionsschluss: 10.1.2014, 11.4.2014, 29.8.2014 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: gusset.barbara@bluewin.ch

Die fliegende Agenda

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

AeroClub Berner Oberland

12.10.2013 Tour de Cervelat

Fluplatz Thun

19.10.2013 2. Flugplatz-Putztag und Demontagetag SGT
28.02.2014, 19h30 Uhr SGT Hauptversammlung
07.03.2014, 19.30 Uhr MFGT Hauptversammlung
14.03.2014, 19.30 Uhr FVT Hauptversammlung

Fluplatz Zweisimmen

21.09.2013 (nachmittags) Ziellande-Konkurrenz
19.10.2013 Putz- und Poliertag

Redaktionsschlüsse Aero-Info 2014

10.01.2014, 12 Uhr
11.04.2014, 12 Uhr
29.08.2014, 12 Uhr

Fehlt ein Termin?

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

**Inserat
Stockhorn**

Das Wort des Präsidenten

Werte Fliegerkolleginnen, wertee Fliegerkollegen

Nach einem verregneten und nassen Frühling hatten wir dann doch einen sehr schönen und warmen Juli und mehrheitlich auch August. Trotzdem liegen natürlich die Stundenzahlen der einzelnen Clubs weit hinter dem Budget. Ich möchte also Euch alle animieren, den Herbst in vollen Zügen zu nutzen um viele schöne Flugstunden zu erleben.

Der Vorstand des AeBO hat sich im August in Reichenbach zur ersten ordentlichen Vorstandssitzung getroffen. Wir haben wiederum den Cervelat-Flugtag, das Hunterfest in St. Stephan, welches bereits der Vergangenheit angehört, sowie den Themenabend „vom Schnapskompass zum Garmin 1000“ vorbereitet. Zudem fand wiederum ein reger Erfahrungsaustausch statt.

Es zeigte sich einmal mehr, welche Bedeutung der Dachverband Aeroclub Berner Oberland mit den Flugplätzen Saanen, Zweisimmen, Reichenbach und Thun hat. Auf der neu erstellten Website www.aeroclub-berneroberland.ch werden die Informationen des AeBO gebündelt. Zudem sind alle alten Aero-Info aufgeschaltet. Es lohnt sich also, diese Seite regelmässig zu besuchen. Die Redaktoren der Seite sind selbstverständlich auch immer froh, wenn Neuigkeiten mitgeteilt und Fotos zugeschickt werden. Nur so lebt die Seite und ist aktuell. Auch die Facebook-Gruppe hat Zuwachs bekommen. Alle die der Fliegerei im Berner Oberland verbunden sind und einen Facebook-Account haben, sind herzlich eingeladen der Gruppe beizutreten. Auch ich als Gruppen-Administrator bin Euch dankbar für Fotos, Stories, und andere Beiträge.

Wie oben beschrieben, hat am 24. August der Hunter-Flugtag in St. Stephan stattgefunden. Leider hat uns der Wettergott ein wenig im Stich gelassen. Am Morgen konnten wir ganz tolle Flüge und Formationen beobachten. Doch gegen Mittag war dann nur noch Regen angesagt. Ich möchte mich aber beim OK des Huntervereins Obersimmental ganz herzlich für die Organisation bedanken. Einige Impressionen und neues zum nächsten Hunter-Flugtag findet Ihr auf der

Webseite www.hunterverein.ch. Der Hunterverein feiert am 23. August 2024 das 20-jährige Bestehen. Also reserviert Euch den Termin schon jetzt.

Der Cervelatflug findet dieses Jahr am 12. Oktober 2013 statt. Die Ausschreibung findet Ihr weiter in diesem Heft. Neu treffen wir uns zum Mittagessen auf nur einem Flugplatz. Dieses Jahr stellt die Alpine Segelfluggruppe in Zweisimmen ihre Baracke zur Verfügung. Wir alle freuen uns schon jetzt auf Raclette im freundschaftlichen Rahmen. Ich lade also alle Piloten ein sich zum Mittagessen in Zweisimmen einzufinden. Auch das Schlechtwetterprogramm findet in Zweisimmen statt.

Am 8. November 2013 findet der erste Themenabend unter der Führung des AeBO statt. In einer regen Diskussion haben wir an der letzten Vorstandssitzung diesen Themenabend aus der Taufe gehoben. Wir haben festgestellt, dass diverse elektronische Hilfsmittel sowohl in der Flugvorbereitung, sowie während dem Flug, zum Einsatz kommen. Diese Hilfsmittel haben Vor- und Nachteile. Diese wollen wir gemeinsam und mit ausgewiesenen Profis beleuchten. Wer also Inputs zu diesem Thema hat, der ist sehr willkommen diese den Fliegerkollegen weiterzugeben. Gerne nehme auch ich Inputs via Mail (siehe Ausschreibung) entgegen. Zudem haben wir in Reichenbach die Möglichkeit die Flugzeuge der Flugschule und Fluggruppe zu besichtigen. Wir vom Vorstand freuen uns schon jetzt auf eine rege Beteiligung.

Zum Schluss bleibt mir wie immer der Dank an Barbara Gusset, unserer Redaktorin, welche diese Zeilen in ein Format in die druckbereite Form bringt. Zudem wünsche ich uns allen einen sonnigen und schönen Herbst und many happy landings.

Euer Präsident
Marco Zürcher

Tour de Cervelat - Samstag, 12. Oktober 2013

Die Tour de Cervelat findet dieses Jahr bereits zum 6. Mal statt. Der gegenseitige Besuch auf allen dem AeBO angeschlossenen Flugplätzen gehört fest in den aviatischen Kalender und findet bei unseren Mitgliedern immer mehr Anklang. Die TdC ist eine Möglichkeit mit anderen Piloten aus dem Berner Oberland in Kontakt zu kommen und unsere Flugplätze Saanen, Zweisimmen, Reichenbach und Thun wieder einmal anzufliegen.

Ein paar wichtige Punkte gibt es zu beachten:

- Landetaxten werden auf allen Plätzen gemäss normalem Tarif bezahlt
- PPR ist auf allen vier Flugplätzen für diesen Tag aufgehoben
- Jeder Pilot fliegt ganz normal nach VFR-Richtlinien
- Als Erkennung und zum einfacheren Einweisen verwenden wir folgendes Call-Sign: beim ersten Aufruf „HB-XYZ Cervelatflug“, dann weiter „Cervelat HYZ“
- Die Verantwortlichen werden am Boden den Abstellplatz zuweisen
- Um 9 Uhr wird in Absprache mit den jeweiligen Präsidenten ein Wetterentscheid getroffen.
- Sollte in Thun eine erhöhte Gefahr für Nebel bestehen, so können die Flugzeuge am Vortag nach Reichenbach verschoben werden.

Neuerung in diesem Jahr

Das Mittagessen findet in **Zweisimmen in der Baracke der Alpinen Segelflugschule** statt. Ab 11:00 bis 14:00 Uhr wird voraussichtlich Raclette angeboten. Die TdC-Teilnehmer treffen sich somit nur auf einem Flugplatz für das Mittagessen. Auf den übrigen Flugplätzen werden Kaffee, Gipfeli, Kuchen oder ähnliches angeboten.

Schlechtwetterprogramm

Hat der Wettergott kein Herz für uns Flieger, treffen wir uns ebenfalls in Zweisimmen (Mittagessen 11:00 - 14:00 Uhr). Es wäre schön, wenn auch bei schlechtem Wetter viele Piloten und Angehörige den Weg nach Zweisimmen fänden. Fahrgemeinschaften sind sinnvoll und anzustreben.

Das Wichtigste zum Schluss: die Tour de Cervelat ist nur am Rande ein fliegerischer Anlass. Das Wichtigste ist, sich in ungezwungenem Rahmen zu begegnen und den gegenseitigen Austausch zu fördern. In diesem Sinne hoffen wir auf wunderschönes Herbstwetter und many happy landings!

Euer Präsident, Marco Zürcher

Vom „Schnapskompass“ zum Garmin 1000

Gerne laden wir Euch im Namen des Aeroclubs Berner Oberland zu unserem ersten Erfahrungsaustauschabend (ErfA-Abend) ein.

Wir treffen uns am 8. November 2013 um 19:30 Uhr in den Schulungsräumen der Flugschule Reichenbach FSGR

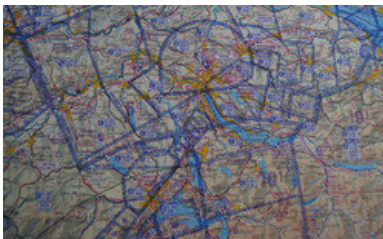
Das Ziel dieser Veranstaltung ist, Erfahrungen mit der neuen digitalen Cockpitausrüstung auszutauschen. Es geht darum Erfahrungsberichte im Bereich:

- Elektronische Flugplanungshilfsmittel (Web-basiert)
 - iPad / iPhone-Einsatz vor und im Flug
 - Inflight Navigation z.B. GPS / Garmin 1000
 - Vereinbarkeit Elektronik mit VFR-Flugregeln
- von erfahrenen Fluglehrern und interessierten Usern zu erhalten.

Die Fluggruppe Reichenbach i.K. hat uns eingeladen diesen interessanten Abend bei sich in Reichenbach durchzuführen. Zudem haben wir die Möglichkeit das Garmin 1000 live im Flugzeug zur besichtigen.

Zur Planungerleichterung und um einen kleinen Apéro bereitzustellen, bitte ich Euch um Anmeldung per Mail an marco.zuercher@hotmail.com

Wir vom Vorstand des AeBO freuen uns auf eine rege Beteiligung



Marco Zürcher
Präsident AeBO

Die Aufgaben der Regionalverbände

Piloten sind Individualisten und möchten nichts anderes als Fliegen oder Ballonfahren. Damit man in die Luft kann, braucht es jedoch eine Organisation, die sich um die Leichtaviatik kümmert und dauernd daran ist, den Zugang zum Luftraum in nationalen und internationalen Gremien zu sichern.

Das macht der AeCS seit nunmehr über einhundert Jahren mit seiner gesamten Organisation – seit ca. 30 Jahren intensiver als zuvor. Dazu wurde die Organisation immer wieder den aktuellen Bedürfnissen angepasst, und das wird sie auch in Zukunft tun. In den letzten 20 Jahren hat sich die Struktur mit den Regional- und Spartenverbänden bewährt und auch viel für die Leichtaviatik mit ihren acht Sparten erreicht. Müssten alle Aufgaben allein durch den AeCS Zentralverband gelöst und insbesondere auch das Lobbying sichergestellt werden, würde dies zu einer wesentlichen Personalaufstockung und zu einer erheblichen Erhöhung der derzeitigen Zentralverbandsbeiträge führen. Zudem stellen die Regionalverbände sicher, dass die unterschiedlichen Anliegen in den Regionen durch Vorstandsmitglieder wahrgenommen und vertreten werden, die dort leben und die Anliegen direkt mitbekommen.

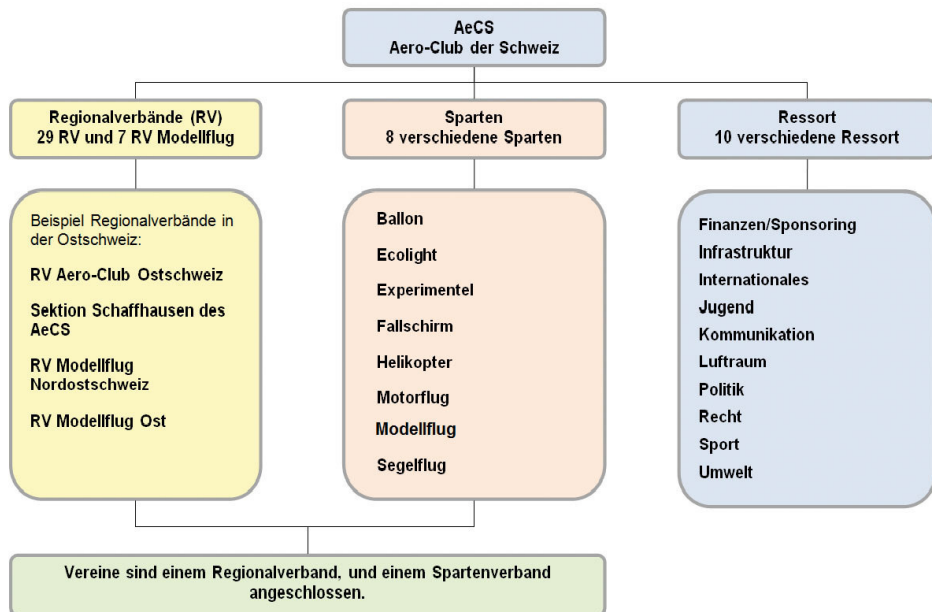
Die Erfahrung zeigt, dass die wenigsten Mitglieder und Vorstandsmitglieder der Vereine über Verbandsstrukturen Bescheid wissen, obwohl diese in den jeweiligen Printmedien wie AeroRevue und Regionalverbandspublikationen sowie Webseiten publiziert sind. Wer in den letzten zwei Jahren allein auf der Website des AeCS die Verbandsstrukturen, Aufgaben und Services studiert hat, wird zur Organisation wenige Fragen haben und kann die wichtige Funktion der Regional- und Spartenverbände erkennen. Es ist somit unverständlich, dass es Zeitgenossen und Zeitgenossinnen gibt, die einerseits zwar Fliegen und damit all die Bemühungen des AeCS und deren Organisation nutzen, andererseits aber nicht Mitglied des AeCS oder zumindest eines der wichtigen Aviatikverbände sind.

Ziel dieser Information

Den Mitgliedern des Aero-Club Ostschweiz und Nutzern des Luftraumes wollen wir bewusst machen, welche Strukturen notwendig sind, damit der Luftraum

durch die Leichtaviatik jetzt und auch in Zukunft in Anspruch genommen werden kann. Im vorliegenden Artikel soll das Wissen um die Zusammenhänge vertieft werden.

AeCS Organisationsstruktur Regionalverbände, Sparten, Ressort



Regionen

Die Regionalverbände im Aero-Club der Schweiz

Die Regionalverbände vereinigen 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 regionalpolitisch-gesellschaftlich orientiert und sind in sechs Regionen unterteilt.

Regionalverbände haben das Recht, sämtliche Dienstleistungen, welche der Dachverband anbietet, zu nutzen. Ausserdem anerkennen die Regionalverbände die

Autonomie der ihr 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 relativ jung. 1992 genehmigte die Delegiertenversammlung des AeCS 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 bei 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 Gesamtheit des Dachverbandes. Spartenverbände können sämtliche Dienstleistungen nutzen, welche der Dachverband anbietet. Sie beraten ihre Gruppen und Mitglieder bei spartenspezifischen 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 oder Ballonkonkurrenzen. Sie unterstützen die Aus- und Weiterbildung und die Nachwuchsförderung, 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 der Stufe

Zentralvorstand wurden Ressorts geschaffen sowie die grosse Zahl von Kommissionen reduziert und dafür kleinere Expertengruppen gebildet. 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.

Fakten und weiteres Vorgehen

Diese in den Jahren 1992 und 2005 geschaffene Struktur hat Vorteile gebracht. So konnte einerseits in den letzten, für die Luftfahrt turbulenten Jahren vieles durch ein gutes Netzwerk erreicht werden, andererseits ist für einzelne Mitglieder und Vorstandsmitglieder die Struktur vielfältiger und weniger durchschaubar geworden.

Vorgesehen ist, Vorstandsmitglieder von Regionalverbänden und Vereinen in Seminaren besser zu informieren, weil es sich zeigt, dass die jedermann zur Verfügung stehenden umfangreichen Informationen nur den wenigsten bekannt sind.

Bruno Scherrer

Quelle:
Auszug Aeroclub Ostschweiz Nachrichtenblatt



Destination Nordkap zum Zweiten

Vor zwei Jahren berichteten wir an dieser Stelle über einen eindrucksvollen und erlebnisreichen Ausflug mit unserer Cessna 182 zum Nordkap. Am Schluss unseres Berichtes schwärmten wir von den unvergesslichen Erinnerungen, ausserordentlichen Landschaften, den Tausenden von Erinnerungsbildern und dem Eindruck eines äusserst freundlichen, zuvorkommenden und interessierten Skandinavischen Volkes. Wir behaupteten, dass es weitere fliegerische Besuche in den hohen Norden geben würde! ...Und so ist es auch geworden. Wir waren diesen Sommer *schon wieder* am Nordkap!

Im Juni dieses Jahres wurde unsere Cessna 182 HB-CZZ in Reichenbach vermisst. Gefunden hat man sie auf einem über drei Wochen dauernden Auslandsflug in Deutschland, Schweden, Finnland und Norwegen. Nicht zuletzt wurde sie am längsten Tag des Jahres 2013 genau um die Mittagszeit beim 3-maligen Umkreisen des Nordkaps gesichtet.

Dies ist nur die Zusammenfassung des Geschehens! Angefangen hat diese faszinierende Reise auch diesmal einige Monaten zuvor. Dass wir vor zwei Jahren die Spitze des Nordkaps wegen Nebel nicht mit dem eigenen Flieger erreichen konnten, liess uns nicht in Ruhe. Und so planten wir bereits Anfang Winter eine Wiederholung, sozusagen eine Revanche! Aus den Erfahrungen war den Beteiligten schnell klar, dass das Aufteilen der langen Reise auf zwei Staffelteams die absolut beste Lösung darstellte.

Am 6. Juni stiegen Peter Friedli mit Frau Simone und neu zum Team dazu gestossen, Bernhard Egloff in die HB-CZZ in Reichenbach zum Abflug in den skandinavischen Norden ein. Geplant war der Flug über Deutschland (Dresden), Polen, Litauen, Lettland, Estland nach Finnland, wo sich Bernhard in Helsinki zur Rückreise in die Schweiz verabschiedet hätte und weiter über Finnland, evt. zum Nordkap und zurück über Norwegen nach Trondheim, wo die zweite Staffel mit Pascal Collet und seiner Freundin Jule und Remy Supersaxo die Ablösung übernehmen sollten. Die Ablösung klappte auch wunderbar. Die bis zu diesem Zeitpunkt geplante Route wurde durch IMC-Wetter und Überschwemmungen auf den Flugplätzen an der Elbe entsprechend abgeändert. Peter, Simone und Beni flogen über Deutschland, Schweden und mit einem "kurzen" Abstecher in der Nähe von Helsinki, um Beni abzusetzen, zurück nach Schweden und schlussendlich nach Trondheim in der Mitte Norwegens.



Trondheim mit seinen farbigen Häusern

Trondheim ist ein nettes kleines Städtchen mit alten, typisch nördlich bunt gefärbten, lebkuchenähnlichen, kleinen Gasthäusern und Krämerläden. Irgendwie hat man das Gefühl, dass die fehlenden Farben der Blumenvegetation im kalten Winter mit farbigen Häusern kompensiert werden.

Von hier begann, neben der bekannten Hurtig-Route auch unser Flug nach Norden. Am ersten Tag flogen wir einer nordwärts ziehenden Wetterfront nach. Das klare Rückseitenwetter liess eindrucksvolle Insel- und Felslandschaften, welche gerade aus den letzten Nebelbänken herauswuchsen, entdecken. Zwei Zwischenlandungen in Brønnøysund und Bodö wiesen uns in die, mit starken Seitenwinden behafteten



Zwischenlandung in Brønnøysund

Landungen ein. Aufgebrochen zum letzten Tagesleg nach Narvic wurden wir am Funk aufgeklärt, dass Narvic um diese Zeit geschlossen hatte. Hatten wir das Notam nicht richtig studiert? War da nicht die Rede von spätester Landung um 20:15h? Wir fragten nach und schon liefen bei der Radarkontrolle die Leitungen heiss. Nach

wenigen Minuten wurde uns bestätigt, dass der Platzlotse in Narvic gerne früher Feierabend gehabt hätte, nun aber auf uns, ach so späten Schweizern warten würde. Zum grossen Glück für das Ende unseres letzten Legs. In den Fjord vor Narvic eingedrungen, holten wir die Wetterfront ein. Die Wolkendecke sank und sank und sank. Wasserspiegel und Horizont kamen einander entgegen. Dank ständiger Bodensicht auf die Küstenlinie durchflogen wir die übrig gebliebenen Regentaschen. Und plötzlich tauchte der Flugplatz am Küstenrand auf. Der Tower stellte die Beleuchtung der Piste auf "full bright" und fragte, ob es uns blende. Doch dies war für uns von geringer Bedeutung, unser Ziel war es zu landen, bei heftigem und böigem "full side wind".



Nie untergehende Sonne aus Richtung Nord

Geschafft! Danach ging es ab ins 20-stöckige Hotel mit Bar in der obersten Etage zum Geniessen der nun wolkenaufreissenden Mitternachtssonne. Ab hier gab es keine Nacht mehr. Die Sonne schien und schien und schien...

Unser Ziel war das Nordkap. Und so flogen wir am nächsten Tag über Harstad, Sörkjösen, bis nach Honningsvaeg, nördlichster Flugplatz und "Abschussrampe" zum angestrebten Ziel. Auf diesem Weg flogen wir den tiefen Fjorden entlang, um zahlreiche Inseln und entdeckten Landschaften, die wohl noch nie von Menschen betreten wurden. Blauweisse



Gletscher und Meer, ganz nahe beieinander

Gletscher auf nur 300m Metern über Meer spiegelten das getönte Licht der zum Anfassen nahen Sonne.



Die zweite Staffel: Pascal, Jule und Remy in Honningsvaeg kurz vor dem Nordkap

klappte perfekt. Wetter und Sicht: CAVOK 50km!! Und so umkreisten wir genau um Mittag - und das noch am längsten Tage des Jahres - die berühmte Kugel des Kaps, gleich dreimal, bis uns unser Gleichgewichtsorgan im inneren Ohr zu täuschen begann. Drei Runden in verschiedenen Höhen für immer neue Perspektiven...das ganz, ganz grosse Erlebnis!!!





Die Fliegerseele im 7ten Himmel, verliessen wir diesen markanten geographischen Punkt und flogen wieder nach Südwesten zur Hafenstadt Hammerfest, Umschlagplatz der Öl- und Erdgasschiffe.

Weitere fliegerische Höhepunkte und Erlebnisse auf unserer Route nach Reichenbach waren Alta (Norwegen), Rovaniemi (Finnland) über Umea, Lulea, Are Östersund, Karlstad, Göteborg (Schweden) sowie Lübeck, Erfurt, Memmingen (Deutschland).

Um unseren Höhepunkt am Nordkap nicht zu überblenden, werden wir ein anderes Mal zu unserem Weiterflug "Stellung" nehmen. Im nächsten Heft geht es weiter.

Remy Supersaxo
Präsident Fluggruppe Reichenbach

**Inserat
Jost Druck**



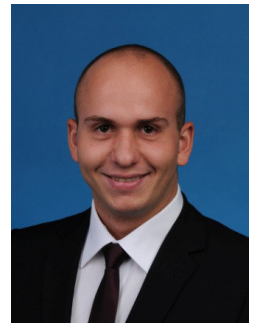
Inserat TC-Net

Unsere neuen Flugschüler

- Name: **Fränzi Schiesser**
- Adresse: Staldenmatte 27, 3703 Aeschi b. Spiez
- Geburtsdatum: 18. Juli 1984
- Beruf: Transportsanitäterin Eidg. FA
Rettungsdienst Berner Oberland
- Hobby: Fliegen, Reiten, Sport allgemein
- Warum Fliegen: Ein „stillen“ Kindertraum... ☺
Faszination Fliegen, ein Stück Freiheit, wunderbare Umgebung mit Abwechslung und vom Alltag abschalten. Fluglehrer Markus Wymann begleitet mich auf diesem Weg und ich darf von seiner grossen Erfahrung profitieren.



- Name: **Andreas von Gunten**
- Adresse: Sanggenbühl 11, 3655 Sigriswil
- Geburtsdatum: 19. November 1990
- Beruf: Versicherungs- und Vorsorgeberater
Allianz Suisse Versicherungen
- Hobby: Motorflug, Schiesssport, Wandern



- Warum Fliegen: Bei mir kam der Wunsch, selber ein Flugzeug zu fliegen, erst vor rund drei Jahren auf. Ich durfte damals einige Male mit Bekannten mitfliegen. Das Gefühl beim Abheben war einfach unbeschreiblich. Als ich dann vor zwei Jahren auch aus beruflichen Gründen mit der Luftfahrt in Berührung kam, fasste ich den Entschluss, die Ausbildung zum Privatpiloten zu gegebener Zeit in Angriff zu nehmen. Im letzten Herbst begann ich mit der Theorie und mittlerweile arbeite ich mit meinem Fluglehrer Marcel Reber an der praktischen Ausbildung.

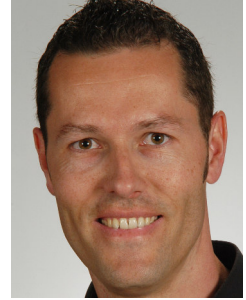
Name: **Toni Kenneth Zimmermann**

Adresse: Hohburgstrasse 12B, 3123 Belp

Geburtsdatum: 25. Januar 1972

Beruf: Leiter Fachstelle Beschaffung und Sicherheit – Stadt Thun

Hobbys: Outdoor-Aktivitäten, Reisen



Warum Fliegen: Haben nicht alle diesen Bubentraum? Mich hat die Aviatik schon immer begeistert. Nun sitze ich selber im Cockpit und erlebe diese Faszination. „Träume nicht im Leben, lebe deine Träume“. Und hier in Thun bei dieser einmaligen Kulisse fliegen zu lernen; es gibt nichts Schöneres.

Inserat Swiss Life



Name: **Stefan Kalbermatter**

Adresse: Bellevuestrasse 1, 3600 Thun

Geburtsdatum: 8. Februar 1988

Beruf: Dipl. Pflegefachmann HF i.A

Hobby: Segelfliegen, Mountainbiken,
Gitarre spielen



Warum Fliegen: Im Wallis aufgewachsen, waren Helikopter meine täglichen Begleiter. Die Faszination Fliegerei begleitet mich deshalb schon seit meiner Kindheit. Lange Zeit habe ich diesen Traum mit einem Flugsimulator gelebt, bis ich dann in Thun die Ausbildung zum Segelflugpiloten machen durfte. Dort habe ich dann auch die wunderbare Umgebung vom Thun Airfield kennen gelernt. Nach der Segelflugausbildung habe ich einen kurzen Exkurs in die Heli Fliegerei unternommen mit der PPL(H) Theorie und einigen Flugstunden. Jedoch hat es mich wieder zurück in meine Wahlheimat gezogen und darf nun in Thun meine Ausbildung zum PPL(A) in einer fantastischen Umgebung absolvieren.

Auf Mitgliederwunsch Daten und Foto gelöscht.



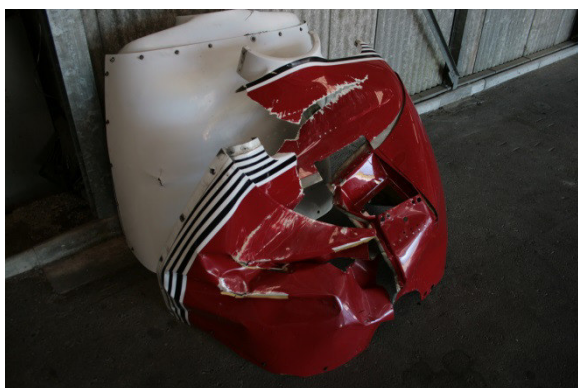
Inserat HOPE

Unsere HB-CIT oder der lange Weg zurück nach LSZW



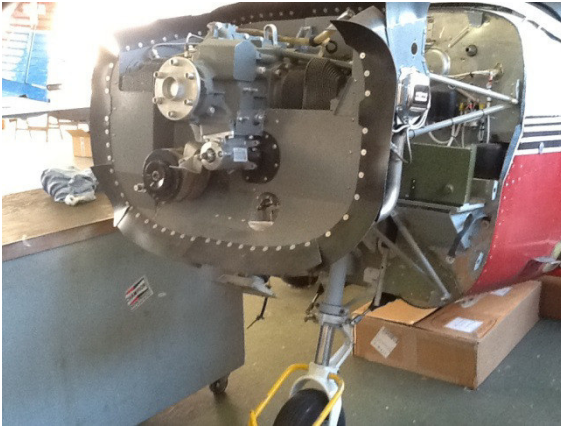
Am 11. September 2011, genau 10 Jahre nach der Tragödie um das World Trade Center in New York, wurde unsere HB-CIT bei einer zu langen Landung mit zusätzlicher "Overspeed" schwer beschädigt.

Unser Chef Technik sah rasch, dass die Reparatur seinen Unterhaltsbetrieb überfordert und schaltete die Firma AIRLA in Langenthal ein. Vorerst musste abgeklärt werden, ob alle nötigen Ersatzteile überhaupt noch erhältlich sind. Diese Abklärungen waren schwierig und nahmen viel Zeit in Anspruch, waren aber für eine Reparatur wichtig. Hätte man einfach mit dem Aufbau begonnen und danach feststellen müssen, dass wichtige Teile nicht mehr erhältlich sind, wäre niemandem geholfen gewesen.



Die Motorhaube, unrettbar beschädigt, wurde später zu einer echten Herausforderung. (Ich habe schon einmal darüber berichtet.) Nach langen Bemühungen der Firma AIRLA, gelang es, eine mehr oder minder passende Haube in der Nähe von Paris aufzutreiben und durch Schnee und Eisglätte

mit dem Auto aus Frankreich abzuholen und in die Schweiz zu transportieren. Jetzt musste die Motorhaube noch aufwändig angepasst werden. Die Schnellverschlüsse sind bei jedem Flugzeug anders angebracht und jeder Cessna-Typ erhielt bauliche Veränderungen zum Vorgängermuster. Auch diese Aufgabe wurde aber schliesslich gelöst.



Mit der Motorhaube habe ich etwas vorgegriffen. Erst einmal musste unser Flugzeug mit einem neuen Brandschott versehen werden. Leider fehlt mir ein Bild, wie unsere Cessna aussah bevor das neue Brandschott eingesetzt wurde. Wie ein riesiger Fisch mit weit aufgerissenem Schlund präsentierte sich der Rumpf. Gähnende Leere bis

zur Schwanzspitze mit nur einigen Drähten und Kabel die übriggeblieben vom ausgebauten Cockpitpanel runterhingen. Kein sehr schöner Anblick, doch blieb er über längere Zeit erhalten, bis das neue Brandschott angefertigt und eingepasst war.



Mittlerweile war der Aufbau soweit gediehen, dass Motor und Bugrad an der richtigen Stelle waren und weitere Reparaturen angegangen werden konnten.

Nun wurde auch die Erneuerung der Kabine angepackt. Der Vorstand hatte schon vor längerer Zeit beschlossen, die Kabine der HB-CIT aufzufrischen, neue Teppiche und Verkleidungen einzubauen. Diese Arbeiten wurden nun in die Reparatur des Flugzeuges integriert und somit etwas vorgezogen.

Auch die Windschutzscheibe wurde ersetzt, sie war zerkratzt und teilweise beschädigt.

Schaut man den Innenraum der HB-CIT heute an, darf man zufrieden sein. Mit minimalem Aufwand wurde ein Maximum erreicht, man darf den Flieger wiederum den Passagieren zeigen.

Auch eine Neulackierung war geplant und wurde nach Abschluss der Reparaturarbeiten ausgeführt. Unsere Cessna wurde nach Offenburg zur Firma Konprecht überflogen und erhielt dort einen neuen Anstrich.



Der alte Anstrich wurde gründlich abgelautet und entfernt.

Gespachtelt und grundiert sah dann unsere Cessna so aus.



Die Grundfarbe weiss ist erst einmal aufgetragen.



Noch steht unsere HB-CIT nicht auf eigenen Füßen.

Mit Peter Bylang haben wir den Flieger bei der Firma Konprecht inspiziert und abgenommen. Wenig später konnte unser Flugzeug nach Thun überflogen werden und steht wiederum unsern Piloten zur Verfügung.

Es war eine lange Leidensgeschichte, aber es hat sich sicherlich gelohnt. Viele Leute haben viel Zeit aufgewendet den havarierten Flieger wieder so herzustellen, dass es eine Freude ist.

Tragen wir dem „neuen“ Flugzeug Sorge, starten eher mal durch, als eine Landung zu erzwingen.

Hans Fuchs



Kurshinweis der Flugschule

→ Dieser Kurs hat zwar bereits angefangen, Interessierte können aber immer noch einsteigen:

English for Aviation Niveau B1-B2

Beschreibung Sie sind Hobbypilot/in und möchten sich auf die Sprachprüfung der International Civil Aviation Organization (ICAO), Level 4, vorbereiten. In diesem Kurs lernen Sie mit Gleichgesinnten das nötige Vokabular und trainieren die Situationen, auf die es in der Praxis ankommt.

Inhalt Sämtliche Kommunikationssituationen, die in der Fliegerpraxis vorkommen, von den Vorbereitungen zum Abflug bis zur Landung:

- Pre-flight checks, local conditions, delays and problems
- Ground movements
- Departure, climbing, and cruising
- Operational situations, unusual events
- Descent, circuit joining, approach and landing

Der Unterricht basiert auf Lernmaterialien aus der Praxis, die von Fliegern und Lotsen geprüft worden sind. Ergänzungen auf interaktiver CD fürs Selbststudium (1-2 Stunden pro Doppellektion) sind vorhanden.

Voraussetzungen Sie haben bereits Kenntnisse auf Niveau B1. Testen Sie Ihr Niveau mit dem kostenlosen Online-Test und lassen Sie sich von Ihrer Klubschule beraten.

Zielgruppe Sie sind Hobbyflieger/in und müssen sich auf die ICAO-Prüfung auf Level 4 vorbereiten.

Lernziele Sie beherrschen die Standardphraseologie der ICAO für die Kommunikation mit der Flugverkehrsleitung und können sich auch in unvorhergesehenen Situationen klar und effektiv verständigen. Sie sind damit gut auf die Sprachprüfung vorbereitet.



Abschluss Die ICAO-Prüfung wird vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) durchgeführt. Prüfungsdaten und Gebühren finden Sie auf der Website des BAZL.

Anschluss-Fortsetzungsangebote

Reguläre Kurse Niveau B2, Cambridge English: First (FCE) B2

Datum	07.09.2013 - 22.03.2014 / E_714150
Zeit	08:30 - 10:20 h
Wochentage	Sa
Dauer	27 Kurstag(e). Total 54 Lektion(en) à 50 Minuten
Preis	CHF 1'188.00 (zusätzlich Lehrmittel CHF 49.90)

Geringfügige Abweichungen bei den Lehrmittelpreisen sind möglich.

Klubschule Migros Thun

Tel. +41 58 568 94 64

klubschule.thun@gmaare.migros.ch

www.klubschule.ch

Bernstrasse 1A

3600 Thun

Inserat Wymann Elektro

Der Polen-Trip – zweiter Versuch

Nachdem uns 2012 das Wetter einen Strich durch unsere Polenpläne gemacht hatte, konnten wir dieses Jahr bei strahlendem Sonnenschein zu unserem Abenteuer aufbrechen.

Tag 1

Am ersten Tag flogen wir (Hans Eicher, Donat Elsener und ich) via Mengen-Hohentengen und Giebelstadt nach Dresden.

Giebelstadt war wohl das abgewrackteste, was wir je gesehen hatten an Infrastruktur. Für mich der schlechteste Platz auf der ganzen Reise. Zwar gibt's eine riesige Piste (weil ehemaliger Amerikaner-Flugplatz), aber seit die Amis vor ein paar Jahren das Feld geräumt haben, ist der Platz mehr oder weniger verwaist. Der Platz wird grösstenteils für den Segelflugbetrieb genutzt und das auch eher Guerillamässig von ein paar entsprechend schrägen Vögeln. Bei einem langhaarigen Hippie mit "alles-easy-yo-man-peace"-Laune konnten wir schliesslich die Landetaxe bezahlen und ersparten uns somit den 2 km-Spaziergang zum Tower. Insgesamt waren wir aber alle enttäuscht von dem Flugplatz und ich glaube, keiner von uns dreien wird jemals wieder einen Fuss bzw. ein Flugzeug dahinsetzen...

Mit (mangels Restaurant in Giebelstadt) knurrendem Magen flogen wir weiter und ich landete am späteren Nachmittag in Dresden International. Eine coole Sache und wider Erwarten mit einem Bombenservice zu sehr günstigen Preisen. Dresden bietet ein Weekendspecial für Privatpiloten, wo man massiv weniger Gebühren bezahlt, wenn man zwischen FR und SO anreist. Ausserdem ist die Infrastruktur top eingerichtet für Privatpiloten. Ein internationaler Flughafen, der fürs Landen und Übernachten lediglich 18 Euro verlangt, das ist echt eine positive Überraschung!

Nach Bezug des Hotels an guter Lage, zogen wir los, die Stadt zu erkunden. Weit kamen wir vorerst aber nicht. Weil unsere Mägen dermassen knurrten, zog es uns in die erstbeste Gartenwirtschaft, wo wir uns die Bäuche u.a. mit Schweinshaxen vollschlugen. Mit vollem Magen liess sich Dresden dann viel besser erkunden und so genossen wir bei lauen Temperaturen einen ausgiebigen Abendstadtpaziergang.



Dresden

Tag 2

Nach einigen Telefonaten mit den geplanten Ziel-Flugplätzen in Polen, kürzten wir unsere Route von 3 auf 2 Zwischenlandungen und brachen dann auf nach Lubin. Ich muss gestehen, dass ich schon etwas aufgeregt war, als wir die Grenze zu Polen passierten. Irgendwie kam es mir vor, als würden wir ins Niemandsland fliegen. Vor uns lagen endlose Weiten und alles nur Wald. Lange hatten wir auch keinen Funkkontakt mit Poznan-Info, was das Gefühl, ins Nirvana zu fliegen noch verstärkte. Wir begannen dann vorsorglich, eine der Restricted-Zonen zu umfliegen, um keinen Ärger zu bekommen. Als wir am Funk dann endlich erhört wurden, kam die Entwarnung: Die Zone war nicht aktiv und wir konnten Lubin direkt anfliegen.

Dort brach dann kurzfristig eine gewisse Aufregung aus, als wir die Positionsmeldungen auf Englisch durchgaben. Jedenfalls war plötzlich einiges los am Funk (man versuchte wohl jemanden aufzutreiben, der uns auf Englisch antworten konnte). Irgendwann wies uns dann ein Schlepppilot aus der Luft auf Englisch ein, da alle übrigen offenbar nur Polnisch sprachen.

Am Boden empfing uns der Flugplatzchef, der aber nur Polnisch sprach. Nachdem ich mit meinen paar Brocken Polnisch von ihm nur ein "nie rozumiem" (ich verstehe nicht) geerntet hatte, verständigten wir uns eben mit Händen und Füßen, um an Treibstoff zu kommen. Später stiess dann Andrzej, der Schlepppilot zu uns. Dieser sprach Englisch und erwies sich als äusserst gastfreundlich. Er begann sogleich Kaffee und Tee zu kochen und meinte, er würde uns auch noch etwas zu Essen machen. Leider haben wir ihn dann dermassen ins Plaudern verwickelt, dass ihm die Pierogi (Teigtaschen) in der Pfanne verkohlt sind und nicht mehr geniessbar waren. Satt wurden wir aber trotzdem, denn Andrzej tischte Brot, Butter, Lachs und Gurken in allen Formen auf. Beim Essen erzählte er, dass soeben seine Schleppmaschine kaputt gegangen sei. Sorgenvoll runzelte er die Stirn, denn mit Reparaturen und Unterhalt war das so eine Sache. Geld war kaum vorhanden und er kämpfte immer darum, dass die Flugzeuge trotzdem flugtauglich blieben. Wir merkten wohl, dass hier in Polen das Geld nicht auf der Strasse lag. Das Flugfieber grassierte zwar auch hier, aber die heruntergekommenen Gebäude zeugten davon, dass man hier den Wohlstand vergebens suchte.

Als wir Andrzej beim Verabschieden etwas Geld fürs Essen in die Hand drücken wollten, wehrte er ab und meinte, als Piloten wären wir seine Freunde und er wolle nichts haben. Ich wurde mit Handkuss (!) verabschiedet und Andrzej meinte, wir sollten recht bald wiederkommen.

MOTORFLUGGRUPPE THUN

Dies war der Auftakt zu zahlreichen positiven Begegnungen auf polnischen Flugplätzen. Wie wir auch später noch feststellen sollten: Reich mochten sie nicht sein, aber ein grosses Herz hatten sie, die Polen und Gastfreundschaft wurde gross geschrieben.

Tagesziel war Wrocław (Breslau), ein internationaler Flughafen. Wir hatten ursprünglich Szymanów anfliegen wollen, einen kleineren Platz in der Nähe der Stadt, aber da wir weder telefonisch noch per E-Mail Kontakt herstellen konnten, liessen wir es dann bleiben und wichen auf den grossen Platz aus. Es lief nicht viel auf dem Flughafen. Eine hübsche Flughafenangestellte in Minirock empfing uns und wollte uns sogleich 50 Euro Handlinggebühr aufdrücken. Es sei obligatorisch, meinte sie mit Augenklimpern, als wir zu verhandeln versuchten. So gaben vorerst Ruhe und fuhren in die Stadt. Dass ihr Kollege uns am Folgetag ohne zu zögern glaubte, dass sie nur von 15 Euro Handlinggebühr gesprochen hatte, zeigte uns, dass sie uns abzuzocken versucht hatte...



Breslau

Breslau ist ein Juwel von einer Stadt mit all den wunderschönen bunten Häusern. Wir schlenderten in der Abendsonne durch die Strassen, über die Plätze und waren ein erstes Mal fasziniert davon, was Polen an Schätzen zu bieten hatte. Auch kulinarisch wurden wir nicht enttäuscht. Wir starteten noch einmal einen Versuch,

Pierogi zu essen und befanden sie für gut. Auch die Desserts (gebackenes Eis, Apfelstrudel) waren eine Offenbarung! Wohlgenährt und voller schöner Eindrücke kehrten wir ins Hotel zurück.

Tag 3

Punkto Vorbereitung und Papierkram erwies sich Polen als aufwändig. Die meisten Flugplätze, sofern es nicht internationale Flughäfen waren, hatten 24 Stunden PPR. Militärflugplätze - und das waren ethliche - waren wohl anfliegbar, hatten aber 7 Tage PPR. Für die Kleinfliegerei praktisch ein Ding der Unmöglichkeit, denn wie genau konnte man eine Woche zuvor schon sagen, ob dann das Wetter fliegbar sein würde? Aus diesem Grund sahen wir von den Militärplätzen von vornherein ab. Ein weiterer Knackpunkt war der Treibstoff. Auf vielen Plätzen gab es entweder kein AVGAS oder sie durften es aufgrund irgendwelcher Vorschriften nicht an Externe verkaufen. Unsere Flugroute wurde also primär davon bestimmt, wo wir tanken konnten und wo kein Militär war. Ach ja und die Pistenlänge war natürlich auch nicht zu vernachlässigen. Da wir hochsommerliche Temperaturen um und über 30 Grad hatten und zu dritt mit Gepäck eher schwer beladen flogen, mussten wir auf Landungen auf allzu kurzen Graspisten verzichten. So dünnte sich das Angebot der Destinationen ziemlich aus.

Eine weitere Hürde war die Sprache. Ich hatte zwar so etwas befürchtet, war aber dann doch überrascht, wie häufig wir sprachlich an die Grenzen stiessen. Auf zahlreichen Flugplätzen, konnte man kaum Englisch und mein Polnisch reichte gerade mal soweit, um etwas zu Essen zu bestellen. Doch wir liessen uns davon nicht beirren und nahmen die Herausforderung an.

Das Resultat war eine fantastische Flugreise mit unbezahlbaren Erlebnissen. So wie beispielsweise mein Anflug auf Warschau. Zwar flogen wir nicht Warschau-Chopin an (den grossen internationalen Flughafen), sondern Warschau-Babice, aber das faszinierende an letzterem Platz ist, dass der Anflug von Süden her direkt über die City führt. Es war spektakulär! Wir hatten bombastisches Wetter an diesem Abend, keine Wolken weit und breit und eine so klare Sicht, dass wir sicherlich 100km weit sehen konnten. Und ich hatte Gänsehaut-Feeling, als ich so nah an der Skyline Warschaus vorbeifliegen konnte. Es war echt ein Erlebnis!

Warschau-Babice ist ein toller Flugplatz für Privatflieger. Einerseits wegen dieser tollen Anflugroute und andererseits, weil man als Kleinflieger willkommen ist. Es werden auch keine Abrisspreise und Handling-Gebühren verlangt. Und mit der Nähe

zur Innenstadt ist der Flugplatz einfach perfekt für einen Trip in die polnische Hauptstadt.



Anflug auf Warschau

Zu einem Schnäppchenpreis konnten wir Hotelzimmer im Marriott ergattern, was fast zu gut war um wahr zu sein. Das Marriott, ein Wolkenkratzer mit 40 Stockwerken, liegt neben dem Warschauer Wahrzeichen, dem Kulturpalast und von meinem Hotelzimmer im 24. Stock hatte ich sogar direkte Sicht darauf.

Polens Hauptstadt war für mich eine Überraschung. Ich hatte es mir nicht so "schön" vorgestellt. Die Stadt wirkt schön, elegant und stolz. Weiss der Henker, woher ich mein Bild eines schmutzigen und abgewrackten Polens hatte...

Die Innenstadt ist gepflegt und irgendwie herzlich mit den bunten Häuschen. Wir kamen auch am Präsidentenpalast vorbei, der von grimmig drein schauenden Militärs bewacht wurde. Ab und zu zogen Konvois mit Limousinen und Polizei geleitschutz mit Blaulicht und Sirenen durch die Strassen und wenn sie rechts zum Präsidentenpalast abbogen, konnte man davon ausgehen, dass ein wichtiger Staatsmann an Bord war.

Nach einem ausgiebigen Spaziergang durch die von Touristen bevölkerte Altstadt liessen wir uns am Schlossplatz in einem Restaurant nieder und bestellten eine neue Variation Pierogi. Langsam fanden wir Gefallen an dem polnischen Essen.

Tag 4

Das Wetter war am nächsten Morgen massiv bescheidener als am Vorabend. Die Sicht war mit starkem Dunst und tiefhängenden Wolken so beeinträchtigt, dass wir mit unserem nächsten Zielflugplatz Grądy (ausgesprochen Gronde) mehrere Male telefonierten, ehe wir losflogen.

Grądy ist ein witziger Flugplatz mitten im Wald. Der Service auf Platz war tadellos. Michal, ein quirliger junger Mann, der uns zuvor per Telefon mit den Meteo-Infos versorgt hatte, empfing uns freudig. Er empfahl uns, noch den Platz Kikity anzufliegen, einen privaten Flugplatz draussen in der "polnischen Wildnis". Es gibt da lediglich eine Piste und ein Hotel. Michal fädelt alles für uns ein. Vom PPR, über die Buchung der Übernachtung bis hin zur Organisation von Fahrrädern vor Ort, die es so eigentlich gar nicht gab.

Vor Kikity stand aber noch Kętrzyn auf dem Programm. Das Spezielle an diesem Platz ist, dass er dereinst von den Nazis als Flugplatz nahe dem Führerhauptquartier "Wolfschanze" genutzt wurde. Das alte Pistenkreuz von damals ist immer noch sichtbar, inklusive der Bombenkrater. Für den Flugbetrieb wird heute aber ein gepflegter Grasstrip genutzt. Vor Ort konnten wir einen klapprigen Honda mieten und damit die 15 km bis zur Wolfschanze zurücklegen.

Die "Wolfschanze" ist heute eine Touristen-Attraktion, aus der die Polen grösstmöglichen Profit zu schlagen versuchen. Bereits vor der Zufahrt zum Parkplatz wurden wir ein erstes Mal zur Kasse gebeten. Insgesamt machte die Szene am Eingang einen etwas unsympathischen Eindruck auf uns. Alles wurde vermarktet, man konnte alte Militärfahrzeuge mieten, es gab einen Kiosk und Restaurant und sogar ein Bancomat stand da mitten im Wald.

Wir verzichteten auf das Engagement eines persönlichen Guides und zogen auf eigene Faust los in den Bunkerwald, was im nachhinein betrachtet ein Fehler war. Ohne Übersichtsplan und Guide war es einfach nur ein Wald voller Betonbunker, manche bereits total zerfallen, andere noch in etwas besserem Zustand. Wir alle fanden den Ausflug daher letztlich eher ernüchternd und die aggressiven Stechmücken trugen auch nicht unbedingt zur Besserung bei.

So liessen wir die Wolfschanze und den Flugplatz Kętrzyn nach 2 Stunden hinter uns und steuerten unser Tagesziel Kikity an. Nach den letzten Tagen, an denen wir in Grossstädten genächtigt hatten, war Kikity eine willkommene Abwechslung. Schon der Anflug über die masurische Seenplatte war wunderschön. Der Flugplatz lag wirklich mitten im Nirgendwo. Ausser der Graspiste, dem Hangar und dem Hotel gab es weit und breit nichts.



Masurische Seenplatte

Wir wurden freundlich vom Verwalter, seiner Frau und einer wilden Horde Hundewelpen empfangen. Die Verständigung wurde anspruchsvoll, da niemand Englisch sprach. Aber mit meinen Brocken Polnisch und etwas Gestikulieren klappte es letztlich nicht schlecht. Der Verwalter pumpte und polierte uns drei Fahrräder auf, mit denen wir dann an den naheliegenden See radeln konnten. Das Schwimmen zur Abendstunde war herrlich nach dem wiederum sehr heißen Flugtag. Erfrischt radelten wir anschliessend zurück, labten uns unterwegs an den süßen wilden Himbeeren und Walderdbeeren am Strassenrand und bestaunten die toskanisch anmutende Landschaft. Nach einem feinen Znacht, das uns die Verwalterin auftischte, gingen wir zu Bett.



Mit dem Velo unterwegs in Kikity

Tag 5

Als einzige Gäste in dem Hotel in Kikity, wurden wir wie Könige behandelt und verwöhnt. Mit einem überaus üppigen Frühstück starteten wir in den nächsten Tag, ehe wir dieser Oase den Rücken kehrten.

Die Reise führte uns nach Elblag, einem Grasplatz nahe der gleichnamigen Stadt und ab da weiter nach Gdansk. Jedenfalls wäre das der Plan gewesen. Es kam jedoch anders. Unterwegs nach Danzig wurden wir vom Approach nach Elblag zurückgeschickt mit der Begründung, sie hätten unseren Flugplan (welchen wir via DFS-Homepage aufgegeben hatten) nicht erhalten. Und nein, es sei auch nicht möglich, noch einen im Flug aufzugeben. Wir müssten retour von wo wir gekommen seien. Zähneknirschend gaben wir nach mehrmaligem Nachfragen auf und flogen zurück und gaben dort mit Hilfe der polnischen Kollegen nochmals einen Flugplan auf. Ärgerlich war neben dem Zeitverlust vor allem, dass das Wetter zunehmend schlechter wurde. Im zweiten Anlauf klappte es dann aber und wir landeten bei Regen auf dem „Gdansk Lech Walesa-Airport“.

Wir erkundigten uns nach der Landung, wo das Problem mit unserem Flugplan gewesen sei. Der Tower wollte die Schuld der deutschen Flugsicherung in die Schuhe schieben, die unseren Flugplan angeblich nicht an sie weitergeleitet hätten. Dass die Danziger uns aber vehement davon abhalten wollten, uns daraufhin bei der DFS zu beschweren, erhärtete den Verdacht, dass man im Danziger Tower unseren Flugplan hatte verschwinden lassen...

Insgesamt war Danzig eine gnietige Angelegenheit. Wir brauchten ewig, bis wir aus dem Flughafen rauskamen. Man wollte uns erst nicht ins Terminal lassen, jedenfalls nicht alleine. Wir sollten auf die Crew der Ryanair-Maschine warten. Dann dürften wir rein. Was Ryanair mit uns zu tun hatte, ist uns bis heute schleierhaft. Wir waren drauf und dran zu protestieren, aber der leicht nervöse Flughafenangestellte in Militäruniform und mit der griffbereiten MP beeindruckte uns dann doch zu sehr.

Stunden später spazierten wir aber dann doch durch die Danziger Altstadt. Was soll ich sagen? Die Stadt war ein weiteres Highlight und reihte sich nahtlos in die Serie schöner Städte Polens ein.

Tag 6

Das Wetter änderte unsere Pläne für den nächsten Tag. Wir mussten von einer letzten Übernachtung in Polen (Ziel war Stettin) absehen und direkt weiter nach Deutschland fliegen. Nach erneuten Leerläufen am Flughafen - wen wunderts? -

kehrten wir Gdansk den Rücken. Die Stadt Danzig ist zwar eine Reise wert, aber der Flughafen für Privatpiloten eher nervenaufreibend und sehr zeitraubend.

Viel angenehmer war unsere nächste Zwischenlandung in Slupsk. Wir wurden von Andrzej (Flugplatzchef) und einer jungen Segelfluggpilotin empfangen. Die Pilotin versorgte uns mit Tee und Keksen und plauderte angeregt mit uns. Andrzej indes hatte wenig Zeit für uns, da Slupsk an diesem Tag noch eine Kontrolle des polnischen BAZL's bevorstand. Vor Abflug wurden wir mit der HB-PMY abgelichtet und umgehend auf der Facebook-Seite des Flugplatzes gepostet. Ich glaube, sie hatten ihre Freude an unserem Besuch.



Zwischenlandung in Slupsk

Entlang der Küste mit den endlosen weissen Sandstränden flogen wir nach Heringsdorf auf der Insel Usedom. Dieses Leg war wettertechnisch das anspruchsvollste, da es eine grössere Regenzelle zu umfliegen galt und die Sichtverhältnisse teilweise sehr bescheiden ausfielen. Aber meine Kollegen behielten die Nerven und navigierten uns entlang der Küste hindurch. Auf Usedom froren wir das erste Mal auf diesem Trip. Der garstige Wind in Heringsdorf liess uns bald einmal in das lauschige Restaurant zu einer heissen Suppe fliehen.

Letzte Station des Tages war der Müritz-Airpark, wo ein Fliegerdorf im Entstehen ist. Das Gelände sieht vielversprechend aus, aber bauliche Auflagen und diverse finanzielle Aspekte haben das ganze Vorhaben ins Stocken gebracht.

Tag 7 + 8

Am zweitletzten Tag flogen wir wieder ein paar tolle Flugplätze an, wo einiges los war. In Ballenstedt wurden wir von ohrenbetäubendem Sound empfangen. Auf dem Flugplatzgelände fand nämlich gerade die Jubiläumsausgabe des Heavy-Metal-Openairs "Rock-Harz" statt. Der Flugdienstleister schien eher mässig begeistert von dem eigenwilligen Völkchen, das da seinen Flugplatz besetzte (die Zeltstadt war riesig), aber er nahm es letztlich mit Gelassenheit. Wir mischten uns im Flugplatzbeizli unter die bei über 30 Grad (!) allesamt schwarz gekleideten (viele in Leder), meist bärtigen Metalfans und assen einen Happen, ehe wir weiterflogen.

An diesem Wochenende schien überall etwas los zu sein. In Ballenstedt tobten die Metal-Fans, in der Stadt Coburg, deren Flugplatz wir als nächstes anfliegen, war gerade das Samba-Festival im Aufbau und an unserem Tagesziel Würzburg war für den kommenden Tag ein Flugfest geplant. Deutschland war in Feierlaune.

Coburg hat übrigens einen äusserst gepflegten Flugplatz auf einem Plateau über der Stadt und bietet einen spektakulären Anflug mit Blick auf das Schloss in der Verlängerung der Pistenachse. Die Stadt ist in einer halben Stunde zu Fuss erreichbar und wäre eine Übernachtung wert gewesen, hätten wir nicht schon in Ellabrunn bei Würzburg eine Unterkunft gebucht gehabt. Naja, vielleicht ein andermal.

Im Meisnerhof in Ellabrunn genossen wir einen letzten Abend die deutsche Küche, bevor es am nächsten Tag via Aalen-Elchingen, Mengen-Hohentengen und Lommis heimwärts ging.

Fazit: Polen war mehr als nur sehenswert! Obwohl das Land sehr flach ist, fanden wir es landschaftlich sehr abwechslungsreich. Die Leute sind sehr freundlich und hilfsbereit und als Piloten wurden wir auf den Flugplätzen (je kleiner der Platz, desto herzlicher) mit offenen Armen empfangen.

Die Vorbereitung und der administrative Aufwand sind zwar etwas grösser als z.B. in Deutschland, aber es lohnt sich. Sprachlich kann man an die Grenzen stossen, aber mit Händen und Füßen lässt sich das Englisch meist sachdienlich ergänzen. Es ist also nicht zwingend notwendig (hilft aber), einen Polnisch-Kurs zu besuchen, wie ich es im Vorfeld gemacht habe.

Barbara Gusset



Inserate

**Flugschule
Diemtigtal**

Wasner

A&I

MFGT Gruppenausflüge 2013... ...oder das Thema Planung und Realität

Das Jahresprogramm der MFG Thun sah vor am 1.06.2013 einen 1-tägigen und am 24./25.8.2013 einen 2-tägigen Gruppenausflug durchzuführen. Die Mitglieder waren aufgefordert entsprechende Vorschläge zu machen, aus welchen dann eine Auswahl getroffen wurde.

Der Ausflug vom 1.6.2013 sah vor, zum gemeinsamen Mittagessen nach Fricktal-Schupfart zu fliegen, von dort zum Kaffee nach Wangen-Lachen und zum Zvieri nach Kägiswil, um die dort ansässigen Vereine beim Kampf gegen die Schliessung zu unterstützen.

Nun, um es kurz zu machen, dieser Anlass fiel dem Thema Organisation und Terminplanung zum Opfer.

Der zweite Ausflug, welcher zwei Tage dauern sollte, sah vor, am Samstag via Freiburg im Breisgau und Bad Dürkheim nach Traben-Trarbach zu fliegen, um die Gastfreundschaft des Deutsch-Amerikanischen Segelflugvereins am Flugplatz Mont Royal in Anspruch zu nehmen. Wie es der Zufall wollte, fand just an jenem Wochenende noch ein Winzerfest in eben jener Stadt statt. Doch leider, wie so oft in diesem Jahr, machte Petrus einen dicken Strich durch die Flugplanung.

Nun denn, es gab ja noch das Ausweichdatum vom 31.8./1.9.2013 für den Ausflug. Wie gross ist schon die Wahrscheinlichkeit, ein weiteres Mal durch Petrus ausgebremst zu werden? – Nun Ihr müsst nicht raten, sie ist gross!

Da die Prognose nur für Sonntag schlecht aussah, wurde entschieden, am Samstag einen 1-tägigen Event durchzuführen. Wir trafen uns also zu neun, sechs Piloten und drei Passagiere, am Samstagmorgen um 09:00 im Beizli auf dem Flugplatz Thun zum Kaffee und Briefing. Nach kurzer Diskussion und Meteo-Studierminute wurde der Plan gefasst, das Mittagessen in Locarno einzunehmen und das Dessert in Wangen-Lachen zu geniessen.

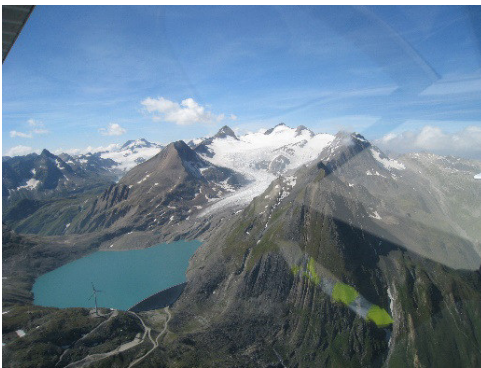
MOTORFLUGGRUPPE THUN

Nachdem das Ziel bekannt war, wurden die Crews der drei Flieger zusammengestellt und die individuelle Planung in Angriff genommen. Die beiden Archer-Crews leisteten sich ein Wettrennen via Grimsel, Furka, Gotthard.

Die Cessna Crew genoss die Route via Gemmi, Nufenen und Maggiatal.



Kurz nach dem Gemmipass



Blick auf den Nufenenpass

Die Startzeiten lagen zwischen 10:30 und 11:00 Uhr, die Flugzeiten bei allen um ca. 1h. Auf jeden Fall genossen wir ab 12:30 Uhr das gemeinsame Mittagessen im Ristorante Pizzeria Aeroporto in Locarno.

Locarno und Ascona

Kurz nach 14:00 Uhr ging es wieder los, Ziel Wangen-Lachen. Der Weg dorthin wieder individuell. Die Archer-Crews flogen gemeinsam via Lukmanier und trennten sich danach auf. Die eine Crew flog via Kistenpass nach Wangen-Lachen, die andere Crew via Chur und Walensee.



Und die Cessna Crew? – Die genoss die Aussicht auf die Landschaft zwischen Arbedo und San Bernardino, dem Hinterrhein und Thusis,

San Bernardino



um dann auch via Chur und Walenstadt nach Wangen-Lachen zu gelangen.

Region Bonaduz

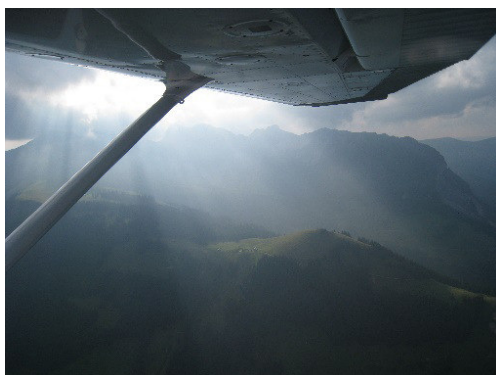
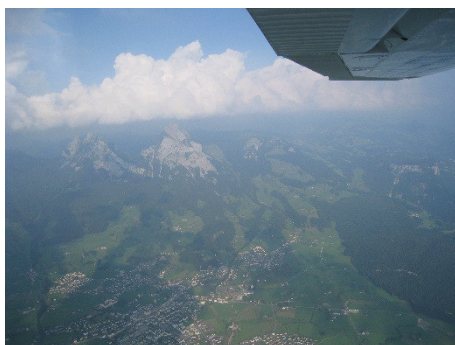
Nach einem gemütlichen Glas Eistee und einem feinen Glace, starteten wir zum letzten Leg zurück nach Thun.



Die beiden Archer und die Cessna in Wangen-Lachen

Auch hier wieder auf unterschiedlichen Routen. Die Archers via Mythen, Emmen, Entlebuch.

Blick auf die beiden Mythen



Die Cessna Crew ursprünglich via Mythen, Altdorf und Susten, was jedoch aufgrund der Bewölkung auf direktem Weg via Buochs, Brünig und Interlaken umgeplant wurde.

Lichtspiel auf Höhe Kaiserstuhl

Um 18.00 Uhr waren alle Crews wieder in Thun vereint, um nach kurzem Waschen und Hangarieren der Flugzeuge gemeinsam das After-Flight-Beer im Flugplatzbeizli in Thun zu geniessen.

Anflug auf Thun-Airfield



Der bekannte Spruch: Erstens kommt es anders und zweitens als man glaubt, traf mal wieder voll und ganz zu. Nichtsdestotrotz, war es ein gelungener Tag welcher hoffentlich bald eine Wiederholung erlebt.

Philippe Seiler



Internationaler Jungfliegeraustausch 2013

Die Freude war riesig, als ich am 7. Juni 2013 das Mail von Jürg Märki, Fachbereichsleiter Jugend des Aero-Club Schweiz, erhielt, dass ich anlässlich des IACE 2013 den AeCS in Deutschland vertreten darf.

IACE steht für **I**nternational **A**ir **C**adet **E**xchange. Dass ich dieses Mail erhalten habe, hat folgende Vorgeschichte:

Im Herbst 2012 konnte ich als 16-jähriger meine Segelflug-Grundschulung bei der SG Thun mit der praktischen Prüfung erfolgreich abschliessen. Der Obmann, Daniel Obrist, erkundigte sich kurz danach bei mir, ob ich im kommenden Jahr Interesse an einer Teilnahme am internationalen Jungfliegeraustausch hätte. Die Grundvoraussetzungen für die Anmeldung sind Alter zwischen 17 und 21 Jahren, Schweizer Nationalität, Mitgliedschaft im Aero-Club der Schweiz und gute Englisch-Kenntnisse. Da ich diese Punkte erfüllte, entschloss ich mich zur Anmeldung, welche mit einer Empfehlung des Obmannes bis im Februar an den Schweizerischen Segelflug-Verband eingereicht werden musste. Im April erhielt ich die erfreuliche Mitteilung, dass ich in der Endauswahl zur Teilnahme sei und mich nun Anfang Mai zu einer Selektionssitzung nach Luzern begeben durfte.

Da es beim Jungfliegeraustausch nicht ausschliesslich um die Fliegerei, sondern auch um allgemeine Kenntnisse wie Ausbildungswesen, Politik, Kultur etc. in der Schweiz geht, wurden die Kandidaten zu diesen Themen befragt. Diese Gespräche fanden in englischer Sprache statt und waren recht anspruchsvoll. Ein gemeinsames Mittagessen der Kandidaten mit Vertretern des AeCS schloss diese Selektion ab und als wir nach Hause fahren wussten wir, dass wir uns bis zum endgültigen Entscheid noch bis Anfang Juni gedulden mussten.

Als das Mail dann wie eingangs erwähnt eintraf, ging es nun darum den offiziellen Anzug anzuprobieren, passende Schuhe zu kaufen sowie „Give Aways“ wie Pins, Caps oder Sackmesser für die Guides und Cadets aus den andern teilnehmenden Ländern zu organisieren. Diesbezüglich wurde ich durch die Pilatus Flugzeugwerke und den Patrouille Suisse Fanclub grosszügig unterstützt.

Am 23. Juli 2013 war es dann soweit. Die Cadets aus der Schweiz trafen sich auf dem Flugplatz Grenchen, wo bereits das erste Highlight auf uns wartete: Mit



einem Cougar der Schweizer Luftwaffe wurden wir nach Frankfurt geflogen. Frankfurt ist sozusagen das Verteilzentrum des IACE, von dort geht es in alle anderen Länder.

Dort trafen wir zum ersten Mal die ganze Gruppe, mit der wir von da an zwei Wochen zusammen waren. Diese Gruppe umfasste je zwei Leute aus Holland, Belgien und England, sowie je eine Person aus Kanada, Frankreich und Amerika. Zu den 11 Cadets kamen noch zwei Deutsche und ein Amerikanischer Escort dazu.

Von Frankfurt ging es nun direkt weiter nach Köln, wo wir unter anderem den deutschen Luftwaffen Repatriierungsjet (Airbus A310) besichtigten.

Von Köln fuhren wir via Bremen, wo wir die EADS Astrium besuchten, weiter nach Hamburg. Dort konnten wir wohl etwas vom eindrucklichsten des ganzen Austausches besichtigen, nämlich das Airbus-Werk. Dort werden zum einen die ganzen A319 / A320 / A321 montiert und zum anderen befindet sich dort die Lackierhalle der A380, welche insgesamt fünf Flugzeuge aufnehmen kann. Nach unserem Aufenthalt in Hamburg ging es per Bus weiter nach Berlin, wo verschiedene nicht direkt luftfahrtbezogene Aktivitäten auf dem Programm standen. Diese reichten vom Segeln mit einem historischen Schiff bis zu einer Führung durch die Bevölkerungsschutzbunker aus dem zweiten Weltkrieg.

Nach drei Tagen Berlin flogen wir mit einer A320 der Lufthansa weiter nach München. Fast die ganze zweite Woche verbrachten wir in und um diese Stadt. Am ersten Tag bekamen wir die Gelegenheit die Firma Grob Aircraft zu besuchen. Dort konnten dann vier von



uns einen Akroflug mit einem Test- und Werkspiloten geniessen. Alle waren sichtlich beeindruckt von der Leistungsfähigkeit der Grob G120A.

Bereits am zweiten Tag in München konnten wir das Schloss Neuschwanstein besuchen und anschliessend gingen wir mit der ganzen Gruppe zu Fuss auf den

Tegelberg, was einen Marsch von ca. dreieinhalb Stunden bedeutete. Auf 1707 m.ü.M. übernachteten wir dann im gemütlichen Tegel Berghaus. Nach dem Abstieg am nächsten Tag wurden wir von der Fallschirmjäger-Trainingseinheit abgeholt. Von ihnen erfuhren wir viel Interessantes über ihre täglichen Aufgaben und den Einsatzzweck, welcher unseren Fallschirmgrenadieren ähnlich ist. Sozusagen als Live-Demo ihrer Fähigkeiten, bekamen wir dann die eindrückliche Möglichkeit, uns von einer ungefähr 35 Meter hohen Brücke in ein Boot abzuseilen.



Weitere Aktivitäten in dieser Region waren einen ganzen Tag Segelfliegen in Kaufbeuren, der Besuch des Konzentrationslagers Dachau sowie des grössten in Deutschland je gebauten Bunkers. Dieser eindrückliche Bau wurde im zweiten Weltkrieg durch KZ Häftlinge erstellt und nach dem Krieg zum Atomraketen-Lagerbunker umgebaut. Er wurde jedoch nie dafür genutzt.

Nach fast einer Woche in München wurden wir mit dem Bus nach Frankfurt gefahren, wo einer der schwierigsten Teile bevor stand. Nämlich die mittlerweile entstandene Familie zu verlassen. Doch eine letzte Überraschung gab es für uns Schweizer noch. Als wir für die Heimreise am Flughafen ankamen, stand dort nicht irgendein Cougar, sondern die T-331. Dies ist der VIP-Cougar der Luftwaffe, welcher doch sehr viel komfortabler als die normalen Truppentransporter ist.

Nach etwa eineinhalb Stunden Flug landeten wir mit vielen Eindrücken, Erinnerungen und neu gewonnen Freundschaften wieder in Grenchen.

Abschliessend möchte ich jedem jungen Piloten empfehlen, wenn irgendwie möglich, sich für diesen Austausch zu bewerben. Es ist ein Erlebnis, welches mir ein Leben lang in bester Erinnerung bleiben wird.

Michi Trachsel, SG Thun

Sommer-Rückblick der MFGO und ASGZ

Der Frühling – nass, kalt und verregnet! Aber in den vergangenen schönen Sommerwochen haben unsere Flugzeuge doch einiges an Stunden aufgeholt. Dies betrifft insbesondere diejenigen der HB-WAS, unserer IKARUS C-42. Allerdings gibt es da noch einen ganz anderen Grund:

Da es bei den EASA-regulations keine „ECOLIGHT“-Klasse mehr gibt (sie war ja eine rein Schweizerische „Erfindung“!), zählen nun deren Stunden ab Erhalt der EASA-Lizenzen als ganz normale SEP-Flugzeit. Dadurch hat unsere HB-WAS natürlich zusätzlich an Attraktivität gewonnen: Sie ist nun ein preisgünstiges, umweltfreundliches und vollwertiges SEP-Flugzeug! Diese Entwicklung hat sich auch auf die Grundschulung ausgewirkt, haben sich doch bereits vier Schüler für die Ausbildung mit der C-42 zur RPPL/LAPL-Lizenz entschieden. Sie alle haben den ersten Alleinflug bereits hinter sich, und Uli Menzel, der Gastwirt im „Bärghuus“ hoch ob Jaun hat bereits die Prüfung erfolgreich abgelegt. Herzliche Gratulation!

Harald von Siebenthal ist nach dem anfangs August abgeschlossenen Praktikum jetzt neuer FI (Flight Instructor) in unserer Schule. Auch ihm herzliche Gratulation – und natürlich möglichst viel Arbeit in seinem neuen Job!



Bei bestem Wetter konnte der Cockpit-Schnuppertag durchgeführt werden.

Bezüglich „Präsenz“ waren wir in den vergangenen Wochen auch recht aktiv: Am **Ferien(s)pass vom 20. Juli** kamen 15 Jugendliche aus der Region dank der Grosszügigkeit unserer Piloten zu einem Gratisflug über dem Simmental. Mit einem **Stand am Augustmarkt in Zweisimmen** fanden wir recht viel Beachtung und am **Cockpit-Schnuppertag** vom 18. August konnten unsere Fluglehrer dank des guten Wetters bis zum Abend sämtliche 17 Schnupper-Piloten, darunter auch eine Schnupperpilotin, in die Schönheiten des Fliegenlernens einweihen. Am **Huntertag in St. Stephan** vom 24. August waren wir ebenfalls mit einem attraktiven Stand (inkl. IKARUS) präsent.



Gepflegte Oldtimer beim Cockpit-Schnuppertag.

Mit dem „INSIDE“, einer Erneuerung unserer Gruppen-INFO, hoffen wir, unsere Mitglieder zukünftig inhaltlich etwas reichhaltiger, aktueller und auch häufiger zu erreichen – was nicht zuletzt der Motivation und dem Engagement innerhalb des Vereins dienlich sein soll!

Nächste Anlässe:

- 21. September 2013 (nachmittags) Ziellande-Konkurrenz
- 12. Oktober 2013 Tour de Cervelat
- 19. Oktober 2013 Putz- und Poliertag

...und nicht zuletzt: Nutzt die bevorstehenden schönen Spätsommer- und Herbsttage für erholsame Flüge über unserer eindrucksvollen Alpenlandschaft!

Hans Benz

Zum erschte Todestag vo Ueli Röstli

*I steter Erinnerung u schtiller Gedanke a Ueli halte mir i
u gschpüre, unger üs läbt är witer
so wie-n-är als liebe Mönch u Flügerkamerad isch gsi!*

d'Pilote vo dr Fluggruppe Saaneland



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			