

# 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

---

| <b>Aus dem Inhalt der Nummer 103 (1/14)</b>                                | <b>Seite</b> |
|----------------------------------------------------------------------------|--------------|
| <b>AEROCLUB BERNER OBERLAND</b>                                            |              |
| Die fliegende Agenda – Terminkalender                                      | 2            |
| Einladung zur Delegiertenversammlung 2014                                  | 3            |
| Jahresbericht des Präsidenten 2013                                         | 4            |
| Änderung der CTR des Flughafens Bern                                       | 7            |
| ERINNERUNG: Umwandlung Lizenzen in EASA-Lizenzen                           | 8            |
| VFR Fliegen mit RDO NAV und GPS versus Luftraumbeobachtung                 | 9            |
| Pinch Hitter Kurs 2014                                                     | 12           |
| Pinch Hitter – meine Erfahrung auf dem rechten Sitz                        | 14           |
| Hamilton Uhrenpräsentation und Vortag von Gerold Biner CEO von Air Zermatt | 21           |
| <br><b>REICHENBACH</b>                                                     |              |
| <b>Fluggruppe Reichenbach</b>                                              |              |
| Vom "Schnapskompass" zum Garmin 1000                                       | 23           |
| <br><b>THUN</b>                                                            |              |
| <b>Flugplatzverein Thun</b>                                                |              |
| Einladung zur Hauptversammlung 2014                                        | 29           |
| Jahresbericht des Präsidenten 2013                                         | 20           |
| Flugplatzweisungen 2014                                                    | 32           |
| <br><b>Motorfluggruppe Thun</b>                                            |              |
| Einladung zur Hauptversammlung 2014                                        | 35           |
| Jahresbericht des Präsidenten 2013                                         | 36           |
| Jahresbericht der Flugschule 2013                                          | 40           |
| Unser neuer Flugschüler                                                    | 44           |
| Refresher 2014                                                             | 45           |
| <br><b>ZWEISIMMEN</b>                                                      |              |
| <b>Motorfluggruppe Obersimmental</b>                                       |              |
| Rückblick aufs 2013                                                        | 47           |

## **Impressum**

Erscheint dreimal jährlich in einer Auflage von 420 Exemplaren

**Redaktionsschluss: 11.4.2014, 29.8.2014 um 12 Uhr**

Später eintreffende Beiträge werden erst in einer nächsten Ausgabe berücksichtigt!

Gesamtreaktion: Barbara Gusset, Stationsstrasse 39, 3626 Hünibach

Titelblattgestaltung: Mario Gilgen

☎ Mobile: 079 510 41 69

e-mail: [gusset.barbara@bluewin.ch](mailto:gusset.barbara@bluewin.ch)

## Die fliegende Agenda

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

### AeroClub Berner Oberland

11.10.2014                      Tour de Cervelat

### Fluplatz Thun

|                       |                                             |
|-----------------------|---------------------------------------------|
| 21.02.2014, 19 Uhr    | GOST Hauptversammlung, Flugplatzbeizli Thun |
| 24.02.2014, 19 Uhr    | Refresher, Hotel Seepark Thun               |
| 28.02.2014, 19h30 Uhr | SGT Hauptversammlung                        |
| 05.03.2014, 19 Uhr    | Refresher, Hotel Seepark Thun               |
| 07.03.2014, 19.30 Uhr | MFGT Hauptversammlung                       |
| 14.03.2014, 19.30 Uhr | FVT Hauptversammlung                        |

### Flugplatz Saanen

07.03.2014 ab 18.30 Uhr Fonduehöck im Rest. Cheeserii, Feutersoey,  
16.05.2014                      Hauptversammlung

### Fluplatz Zweisimmen

21.02.2014                      Hauptversammlung MFGO

### Redaktionsschlüsse Aero-Info 2014

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**

## **Einladung zur Delegiertenversammlung des AeBO 2014**

**DATUM / ZEIT** : Freitag, 12. März 2014 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 2013
4. Jahresbericht des Präsidenten 2013
5. Jahresrechnung 2013
6. Décharge-Erteilung an den Vorstand
7. Tarife 2014
8. Budget 2014
9. Anträge
10. Wahlen:
  - Wahl der Rechnungsrevisoren
  - Wahl des Vorstandes
11. Tätigkeitsprogramm 2014
12. Verschiedenes

Nächste DV: 20.3.2015 im Landgasthof zum Bären, 3711 Mülönen

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident



Marco Zürcher

## 6. Jahresbericht des Präsidenten 2013

Der AeBO ist jetzt nach sechs Jahren aus seinen Kinderschuhen entwachsen und eine tragende Institution für die Aviatik im Berner Oberland. Wiederum konnten im Namen des AeBO einige Anlässe durchgeführt werden.

Die Zusammenarbeit der Flugplätze im Berner Oberland konnte gestärkt und ausgebaut werden. Dies stärkt unsere Positionen in Verhandlungen und ermöglicht uns, unser Hobby weiter auszuüben. Zudem konnte im Bereich der Ausbildung junger und interessierter Piloten verstärkt eine Zusammenarbeit der Flugplätze im Berner Oberland erreicht werden. Es ist wichtig, dass wir jedes Jahr genügend fliegerischen Nachwuchs fördern können. Zudem haben einige Fluglehrer ihre Prüfungen erfolgreich abgelegt. Wir wünschen allen neuen Fluglehrern im Berner Oberland spannende und erfolgreiche Ausbildungsflüge. Im Namen des Vorstandes des AeBO möchte ich hier allen, welche den fliegerischen Nachwuchs fördern ganz herzlich danken.

Wie oben beschrieben, konnte sich der AeBO wieder an diversen Orten selber präsentieren. So waren wir mit den Fluggruppen von Zweisimmen am Hunterfest in St. Stephan Ende August vertreten. Leider hat das Wetter nicht ganz so mitgespielt.

Am 12.10.2013 starteten wir zu einer weiteren Ausgabe des Cervelat-Flugtages. Doch leider spielte auch hier das Wetter nicht ganz mit, so hat der Vorstand bereits am Donnerstag entschieden, dass der Flugtag in Form eines gemeinsamen Mittagessens in Zweisimmen stattfinden wird. Wiederum haben sich zahlreiche Piloten aus der ganzen Region in Zweisimmen zu Suppe und Raclette eingetroffen. Ich möchte hier allen, welche uns bei diesem Anlass unterstützt haben ganz herzlich danken. Zudem danken wir der Alpinen Segelfluggruppe Zweisimmen ganz herzlich für das Gastrecht, welches wir in ihrer Baracke geniessen konnten.

Bereits am 8.11.2013 konnten wir unseren nächsten Anlass des AeBO erfolgreich durchführen. Unter dem Titel „vom Schnapskompass zum Garmin 1000“ trafen sich fast 30 Piloten in Reichenbach auf dem Flugplatz zu einer



spannenden Erfahrungsaustauschrunde. Das Thema waren die neuen technischen Hilfsmittel betreffend Flugvorbereitung, Navigation während des Fluges und Flugnachbereitung. Ich möchte hier ganz speziell dem Präsidenten der Motorfluggruppen Reichenbach, sowie den Fluglehrern herzlich für die Unterstützung und Durchführung dieses Anlasses danken. Wir werden ganz sicher im 2014 wieder einen ähnlichen Abend organisieren.

Schon am 15.11.2013 trafen sich die Piloten des AeBO zum nächsten Anlass. Wir waren allen bei der Firma Bläuer Uhren in Thun eingeladen. In einem sehr gediegenen Rahmen, waren wir zur Präsentation von Hamilton-Uhren und eines Vortrages von Gerold Biner (CEO) Air Zermatt eingeladen. Es war ein überaus spannender und lehrreicher Abend. Der Vortrag von Gerold Biner war sicherlich ein Highlight. Ich möchte hier Frau und Herrn Aeschbacher ganz herzlich für die Gastfreundschaft und die Einladung danken.

Auch unser Informationsmagazin Aero-Info wurde wieder planmässig versendet. Ich danke hier allen welche sich die Zeit genommen haben und spannende und tolle Artikel geschrieben haben. Ganz spezieller Dank geht auch hier an unsere Redaktorin Barbara Gusset, welche jedes Mal einen riesigen Einsatz leistet, um diese Heft zu gestalten und zu redigieren. Auch hier möchte ich gleich alle ermuntern vermehrt Reiseberichte, Wissenswertes oder auch fliegerisch Unterhaltsames unserer Redaktorin Barbara Gusset jeweils zukommen zu lassen. Selbstverständlich sind wir auch froh um jeden Inserenten.

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

Sannen 3. Januar 2014

Euer Präsident



Marco Zürcher



# Inserat TC Net

## **Änderungen der CTR des Flughafens Bern**

Werte AeBO Mitglieder, wert Piloten

Aus aktuellem Anlass, möchte ich Euch gerne kurz über das Thema CTR-Anpassung mit GPS-Anflug von Richtung Thun auf den Flughafen Bern-Belp orientieren.

Wie Ihr sicherlich schon mitbekommen habt, wird die CTR Richtung Thun erheblich erweitert. Die Zone gilt als HX und kann also jederzeit aktiviert werden. Dies wir speziell auf dem Fluplatz Thun zu erheblichen Einschränkungen führen. Es werden aber auch die Flugplätze Reichenbach mit Ausflug zum Thunersee, sowie Zweisimmen und Saanen mit Ausflug aus dem Simmental in Wimmis betroffen sein.

Wir vom AeBO werden in entsprechenden Rahmen tätig werden und uns mit dem BAZL und Skyguide in Verbindung setzen. Natürlich werden wir auch speziell den Flugplatzverein und den Flugplatzleiter in Thun unterstützen. Sobald wir spezifische Informationen haben, werden wir diese per Mail oder auf der Website des AeBO veröffentlichen.

Für weitere Fragen steht Euch der Vorstand es AeBO gerne zur Verfügung.

Euer Präsident  
Marco Zürcher

---

**Inserat  
Wymann**

## ERINNERUNG: Umwandlung Lizenzen in EASA-Lizenzen

**Betrifft alle Piloten mit**

- ICAO Lizenzen (A) und (H)
- Segelflug- und Ballonlizenzen
- BB-Lizenzen
- RPPL-Lizenzen (A) und (H)
- Based-on Lizenzen (A) und (H), Segelflug und Ballon

Wie wir Sie mit unserem Schreiben vom März 2012 ausführlich informierten, müssen die oben erwähnten Lizenzen bis spätestens zu folgenden Daten in EASA Lizenzen umgewandelt werden:

|                                     |            |
|-------------------------------------|------------|
| ICAO Lizenzen (A) und (H)           | 08.04.2014 |
| Segelflug- und Ballonlizenzen       | 08.04.2015 |
| BB-Lizenzen *                       | 08.04.2015 |
| RPPL-Lizenzen (A) und (H)           | 08.04.2015 |
| Based-on Lizenzen (alle Kategorien) | 08.04.2015 |

Wir machen Sie hiermit nochmals darauf aufmerksam, dass nicht gewandelte Lizenzen nach dem entsprechenden Datum nicht mehr gültig sind. Die Gültigkeitsdauer der Lizenz bzw. der Berechtigungen wird/wurde deshalb eingeschränkt.

\* *Anmerkung für BB-Piloten:* Gemäss Part-FCL.065(a) darf ab dem 60. Altersjahr keine kommerzielle Tätigkeit mehr auf Flugzeugen mit Einmannbesatzung ausgeführt werden.

Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Sektion Flugpersonal  
Lizenzenadministration  
3003 Bern

## VFR Fliegen mit RDO NAV und GPS versus Luftraumbeobachtung

Ich habe in der Flugsaison 2013 zwei Nearmiss erlebt, die mir unter die Haut gegangen sind, vor allem der zweite. Dazu näheres in der Folge.

Wir alle wollen den Fortschritt leben und entsprechend haben wir Freude an den neuen Hilfsmitteln in der Navigation. Auf diesem Gebiet wurden zukunftsweisend grosse Schritte gemacht, ganz im Gegensatz zu z.B. der Motorentechnologie. Dieser Fortschritt will aber richtig genutzt sein, um nicht plötzlich zur grossen Gefahr zu werden.

Hier einige Bemerkungen zur Erinnerung zum VFR-Flug:

Der VFR Flug bedarf einiger Vorbereitungen und Planungen (Briefing) vor dem Flug und dann während des Fluges Nachführung der Planung (Company-Flightplan), aber auch eine **permanente Luftraumbeobachtung!** Nach dem Flug sollte man sich immer Zeit nehmen, das Geschehene auch noch ein wenig zu verarbeiten (persönliches Debriefing; was war gut, was war weniger gut). Nur so hat der Pilot die Möglichkeit, sich ständig zu verbessern.

### Gesetzliche Bestimmungen:

Wir bewegen uns vor allem in den Luftraumkategorien G und E und dann je nach Flugplatz zum Teil auch in D. All diese Lufträume haben klar definierte Benützungsbedingungen bezüglich Sichtweiten, Wolkenabständen, sowie Radiotelefonie.

Dann gibt es noch die Halbkreisregel, die ab 3000ft/GND im horizontalen Reiseflug angewendet werden soll. Dabei ist man je nach Flugregel IFR/VFR und Flugrichtung um je 500ft separiert. Zwar nur, aber immerhin!!!

Dann gibt es noch die Ausweichregeln.....! Hand aufs Herz: wer reagiert im Schreck auf die richtige Seite??

### Nearmiss:

1. Fall:

11.7.2013 / 0905LT auf 5000ft, leichte Linkskurve in der Region Thun-Uetendorf. Flug am Doppelsteuer mit AT3. Plötzlich aus Richtung 1Uhr ein EC635 der

Luftwaffe auf gleicher Höhe und praktisch auf Kollisionskurs. Ausweichreaktion nach unten meinerseits.

Ein Telefon mit der Luftwaffe viel später zeigte mir, dass die Situation für den Militärpiloten noch nicht gefährlich war. Er hat mich immer gesehen. Er war auf der Frequenz von Thun, wir auf der Frequenz von Reichenbach.

## 2. Fall:

10.12.2013 / ca 1045LT auf 5000ft in der Nähe des VOR FRI. Flug wiederum am Doppelsteuer auf AT3. Plötzlich aus Richtung 12Uhr ein Archer (weiss mit 2 farbigen Streifen, HB-??Y) exakt auf gleicher Höhe. Ausweichmanöver meinerseits nach links (nähere Seite). Flugschüler hat Flz gar nie gesehen, weil schon nach LSGE gesucht....Aufgrund der mangelnden Reaktion des anderen Flugzeuges gehe ich davon aus, dass der Pilot uns gar nicht gesehen hat (war wohl fixiert aufs Radial von FRI und den anstehenden Heading-change... Nicht auszudenken, wenn ich hier noch am GPS geschraubt hätte....

## Meine Fehler:

Einseitige Konzentration zur Hilfe bei der terrestrischen Navigation für den Schüler. Eventuell falsch gewählte Flughöhe. Unbewusst in Nähe eines beliebten Wegpunktes geflogen.

## Wie kann ich solche Situationen vermeiden:

1. Flugvorbereitung und vor allem Navigation und GPS fertig gesetzt vor Abflug.
2. Keine direkten Überflüge von VORs und FLPL.
3. Mindestens 1 Crewmitglied schaut immer raus (auch Pax können helfen beim Beobachten).
4. Halbkreisregeln beachten im Reiseflug.
5. Radionavigation und GPS nur als Querkontrolle benützen, sonst terrestrisch navigieren, dann ist der Blick automatisch draussen
6. Fundamentals des Fluges anwenden: Korrekturen der Lage erfolgen nach natürlichem Horizont, nur Querkontrolle mit Instrumenten
7. Scanning heisst, den ganzen Raum ausserhalb der Flugzeugscheibe absuchen.
8. Gute Sonnenbrille kann „Blinzeln“ verhindern.
9. Bei Überflügen von unkontrollierten Flugplätzen deren Frequenz rasten und allenfalls einen kurzen Blind-Call absetzen.

**Meldesystem**

Neuerdings gibt es eine Möglichkeit, sich selbst zu melden, wenn eine Situation in der Luft unklar oder sogar schon brenzlich war (Siehe Homepage von BAZL): SWANS. Mit SWANS (Voluntary Reporting System) kann ich als Pilot auch quasi eine Selbstanzeige starten bei einem erkannten (eventuellen) Fehlverhalten. Damit kann unter Umständen eine Bestrafung gemildert werden und der Lerneffekt sollte dadurch höher sein.

**Schlussfolgerungen:**

Keine Angst vor dem Fliegen, aber mit guter Planung und situations- und prioritätengerechtem Verhalten die Risiken minimieren.

Passagiere zur aktiven Luftraumüberwachung auffordern (damit sind sie geschickt beschäftigt und sind dadurch weniger anfällig auf Luftkrankheit).

Bernhard Egloff, CFI Fluggruppe Reichenbach



## Pinch-Hitter

Pinch-hit bedeutet: einspringen für...

Vor vielen Jahren habe ich mehrere Kurse für Viel-MitfliegerInnen durchgeführt und konnte ein paar Dutzend Frauen und wenige Männer theoretisch, wie auch praktisch zum Pinch-Hitter ausbilden.

Nach einer gründlichen Überarbeitung des Kurses mit Anpassungen zur heutigen Fliegerei, resp. den heutigen Standards der Flugzeuge, und einem sehr erfolgreichen Kurs im vergangenen Winter, führe ich nochmals einen Theorieblock im Februar 2014 durch und anschliessend können die TeilnehmerInnen ab dem Frühjahr den praktischen Teil mit ihren Fluglehrern absolvieren.

Der Kurs soll Mitfliegerinnen oder Mitfliegern auf dem Sitz vorne rechts die Fähigkeit vermitteln, bei Ausfall des Piloten die Notsituation soweit zu beherrschen, dass keine unmittelbare Gefahr mehr für das Luftfahrzeug sowie seine Insassen besteht und die Maschine möglichst sicher auf dem Boden landet.

An 4 Abenden wird die Theorie vermittelt, wobei am letzten Kursabend auch der Pilotenpartner oder die Pilotenpartnerin des Kursbesuchers / der Kursbesucherin sowie der Fluglehrer anwesend sind. Die Piloten oder Pilotinnen werden am Abschlussabend orientiert, was der Pinch-Hitter künftig kann und darf im Flugzeug. Die Fluglehrer erfahren, was in der Flugpraxis zu vermitteln ist.

Der praktische Teil umfasst sodann etwa 6 Flugstunden und danach kann der Pinch-Hitter das Flugzeug, unter Anleitung per Funk (oder vom Fluglehrer daneben), selber landen.

Die Details zum Kurs sehen wie folgt aus:

|              |                                                                                                        |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kurstage:    | Dienstag, 4. / 11. / 18. / 25. Februar 2014                                                            |
| Kursort:     | Flugplatz Reichenbach, Kurslokal Hangar                                                                |
| Kosten:      | Fr. 200.- / TeilnehmerIn, inkl. Kursunterlagen                                                         |
| Leitung:     | Beni Lysser                                                                                            |
| Zusatzinfos: | Tel. G: 033 438 06 40 / P: 033 437 72 56                                                               |
| Anmeldung:   | bis spätestens 30. Januar 2014 an <a href="mailto:bernhard.lysser@aopa.ch">bernhard.lysser@aopa.ch</a> |

Ich würde mich sehr freuen, wiederum eine muntere Schar künftige Pinch-Hitter begrüssen zu dürfen.

Beni Lysser



## Pinch Hitter – meine Erfahrung auf dem rechten Sitz

Als mir im Januar 2013 mein Kollege, Fluglehrer Beni Lysser, mitteilte, er würde einen Pinch Hitter-Kurs durchführen und dass dies auch für mich interessant sein könnte, habe ich ihn vermutlich ziemlich verdutzt angeschaut. Bis dahin hatte ich diesen Begriff nämlich noch nie gehört und konnte deshalb damit entsprechend wenig anfangen.

Beni klärte mich dann auf, dass der Ausdruck "Pinch Hitter" aus dem Baseball stammt und dort bedeutet: "einspringen für..." oder einen Reservespieler bezeichnet. Da nun Beni weder ein Baseball-Coach, noch Spieler, sondern ein versierter Fluglehrer ist, liegt es nahe, dass es auch in der Luftfahrt Pinch Hitter gibt. Hier kommt der Pinch Hitter dann zum Einsatz, wenn aus irgendwelchen Gründen der Pilot ausfällt und nicht mehr in der Lage ist, das Flugzeug zu steuern.

Da ich grundsätzlich an der Fliegerei sehr interessiert bin, Modellflugzeuge baue und fliege und als Passagier bei verschiedenen Gelegenheiten in Kleinflugzeugen unterwegs bin, habe ich mir auch schon die Frage gestellt, was wäre wenn..., und hätte ich eine Chance...?

Beni erklärte mir dann den Kursablauf und das Ziel: Die Kursteilnehmer erlangen an vier Theorieabenden als Vorbereitung auf eine anschliessende praktische Umsetzung das nötige theoretische Wissen. Der praktische Teil erfolgt anschliessend individuell am Doppelsteuer, während ca. 4-6 Flugstunden mit einem Fluglehrer.

*"Der Kurs soll Mitfliegerinnen oder Mitfliegern auf dem rechten Sitz die Fähigkeit vermitteln, eine Notsituation soweit zu beherrschen, dass keine unmittelbare Gefahr mehr für das Luftfahrzeug sowie seine Insassen besteht.*

*Weiter soll der Pinch Hitter in der Lage sein, die Maschine unter Anleitung möglichst sicher auf einem geeigneten Flugplatz so zu landen, dass kein Personenschaden entsteht."*

Das interessierte mich und der Entschluss war bald gefasst, diesen Kurs zu besuchen.

Bereits am 5. Februar 2013 trafen sich 8 KursteilnehmerInnen zum ersten Theorieabend im Schulungsraum der Flugschule Reichenbach. Unter Frauen,



Partnerinnen und Freundinnen von Piloten war ich der einzige männliche Teilnehmer. Darunter war auch eine Teilnehmerin, welche bereits 1993 den ersten von mehreren durch Beni Lysser durchgeführten Pinch Hitter-Kurs besucht

hatte und ihn nun dazu motivierte, diesen Lehrgang nach fast 20 Jahren wieder neu aufleben zu lassen.

## **Fluglehrer Beni Lysser während der Theorie**

### Der Theoriekurs

An diesem Startabend wurde uns nach einer kurzen Vorstellungsrunde der Theorieordner abgegeben, der Aufbau des Kurses erklärt und das Kursziel erläutert.

Als erstes lernten wir nun das Flugzeug im Grundsatz zu kennen. Etwas Physik, warum ein Flugzeug überhaupt fliegt, fehlte ebenso wenig wie die Erklärung der drei Achsen und der zugehörigen Ruderfunktionen, mit denen es gesteuert wird. Dies erfolgte anschaulich und für alle verständlich anhand eines Flugzeugmodells sowie mit einer modernen Präsentation auf der Leinwand. Auch lernten wir die Funktion der Trimmung und der Landeklappen kennen.

Dieser erste Kursabend war sehr interessant, kurzweilig und machte Lust, eine Woche später wieder nach Reichenbach zu fahren.

Auf lebhafte und unterhaltsame Weise erfuhren wir an den weiteren Kursabenden, was für Instrumente uns welche Informationen liefern, welche für uns die wichtigsten sind und wo diese normalerweise im Instrumentenbrett zu finden

sind. Auch auf das Funkgerät wurde eingegangen, da es im Notfall unsere einzige Schnittstelle darstellt, um Hilfe von aussen zu erhalten.

In einem nächsten Kapitel ging es um die Bedienung von Leistungshebel, Vergaservorwärmung, Mixture, Tankwahlschalter und weiteren Elementen wie Trimmung, Landeklappen und Fahrwerk.

Bevor wir uns nun mit den Flugmanövern befassten, erklärte Beni, dass es bereits vor dem Start wichtig ist, zum Beispiel den Sitz so einzustellen, dass die Fusspedale bequem erreicht werden können und wir uns einen Überblick verschaffen, wo sich welche Instrumente und Bedienelemente befinden. Dazu erhielten wir eine extra angefertigte Pinch Hitter-Checkliste, welche mit individuellen Angaben wie Geschwindigkeiten und Tourenzahlen des jeweiligen Flugzeugs ergänzt werden kann.

Danach starteten wir sozusagen zu einem virtuellen Flug. Dabei lernten wir, was die verschiedenen Flugphasen wie Steigflug, Reiseflug, Sinkflug oder Anflug charakterisiert. Besondere Beachtung wurde der Volte geschenkt, so dass heute für die TeilnehmerInnen die Ausrücke Downwind, Base oder Final keine Fremdwörter mehr sind.

Nun kam auch zur Sprache, was in einer Notsituation zu tun ist. In der Theorie ist das eigentlich ganz einfach: Flugzeugsteuerung übernehmen, möglichst ruhig weiterfliegen, die Situation analysieren und auf der gerasteten Funkfrequenz um Hilfe bitten. Falls auf dieser Frequenz niemand antwortet, wissen wir auch, wie wir das Funkgerät auf die Notfrequenz umschalten können. Wie wird's wohl in der Praxis?

Am 26. Februar, dem bereits letzten Theorieabend, waren dann auch die Piloten eingeladen, mit denen die Teilnehmer vorwiegend im Flugzeug sitzen. In ihrer Anwesenheit wurde der vorgängig vermittelte Stoff nochmals repetiert, so dass auch sie eine Idee bekamen, was das Lernziel für ihren Passagier auf dem rechten Sitz war und was in einer Notsituation von ihm erwartet werden darf. Der eine oder andere Pilot machte sich dabei vermutlich auch dahingehend Gedanken, dass er sich in Zukunft möglicherweise auf kritische und fundierte Fragen vom rechten Sitz aus gefasst machen muss.

Den Theorieteil beschlossen wir zusammen im Flugplatzbeizli bei Speis und Trank sowie angeregten Diskussionen. Alle waren wir nun gespannt, wie sich das Gelernte mit dem Fluglehrer in die Praxis umsetzen lässt.



**Pinch Hitter-Klasse am Abschlussabend**

### Die Praxis

Für den 30. Juni 2013 verabredete ich mich mit Beni zu einem Einführungsflug ab Reichenbach. Diesen durfte ich auf seiner Ercoupe, ein Oldtimer-Flugzeug mit Jahrgang 1948, machen. Das spezielle an diesem Flugzeug ist, dass alle Ruder (Höhen-, Quer- und Seitenruder) zusammengehängt sind und über ein Lenkrad bedient werden. Es verfügt weder über Landeklappen noch über Pedale. Das Seitenruder ist mechanisch mit den Querrudern gekoppelt und erleichtert so die Arbeit im Cockpit erheblich. Das Flugzeug wurde nach dem Krieg konstruiert und der damalige Werbeslogan versprach: „Fliegen so einfach wie Autofahren!“

Bei diesem ersten Flug ging es darum, die verschiedenen Flugzustände einmal bewusst zu erfahren. Unser Ziel war dazu der Flugplatz Zweisimmen. Spätestens als mir Beni die Anflugvolte erklärte, wusste ich, dass der Werbeslogan von damals so für mich nicht stimmt. Da kommt plötzlich ganz viel Arbeit auf einen zu und ich war froh, als der Fluglehrer das Steuer übernahm. Beni beruhigte mich insofern, als dass der Anflug auf Zweisimmen tatsächlich anspruchsvoller sei

als auf andere Plätze in der Region, und bei einer Notsituation nicht als Landeplatz für einen Pinch Hitter in Frage käme.



### Abarbeiten der Pinch Hitter-Checkliste im Flieger

Von Zweisimmen flogen wir nun den Flugplatz Thun an und nach einem Kaffee im Flugplatzbeizli ging es zurück nach Reichenbach. Nach diesem Flug war mir klar, dass nun noch eine ganze Reihe interessanter Übungen auf mich wartete.

Die weiteren Flüge erfolgten auf Cessna 172 ab dem Flugplatz Thun. Mit diesem Flugzeug lernte ich nun verschiedene Flugmanöver auszuführen. Angefangen beim Übergang vom Steigflug in den Horizontalflug mit der dazu notwendigen Veränderung der Triebwerkleistung und der entsprechenden Trimmung, halten eines bestimmten Kurses auf gleicher Höhe bis hin zum Fliegen einer 360 Grad Kurve, und dies möglichst bei gleichbleibender Höhe. Ebenfalls machten wir eine Besichtigung von Wolken und erste simulierte Landeanflüge.

Nach diesen Übungen ging es weiter, auf der korrekten Höhe in die Platzrunde einzufliegen, die Geschwindigkeit zu reduzieren und beim Erreichen der zu-



lässigen Speed die Landeklappen zu setzen. Anschliessend muss nachgetrimmt werden, da sich durch den erhöhten Auftrieb die Nase des Flugzeugs aufrichtet und dadurch die Geschwindigkeit abnimmt. Schon ist der Punkt erreicht, wo in die Base eingedreht werden muss. Landeklappen ganz ausfahren, nachtrimmen, Schweiß von der Stirn wischen, Pistenachse suchen und versuchen auf diese einzudrehen. Die Piste habe ich nun zwar vor dem Flugzeug, bin aber nicht sicher, ob ich wirklich auf der Achse bin. Dazu muss ich die Geschwindigkeit und Höhe im Auge behalten.

In diesen Augenblicken war es für mich mehr als beruhigend zu wissen, einen Fluglehrer neben mir zu haben, welcher im richtigen Moment (noch) korrigierend eingreifen kann.



**Über den Wolken...**

Nach verschiedenen „go around's, touch and go's und über 10 Landungen schaffte ich die erste Landung, ohne dass Beni eingreifen musste. Dies war ein absolut tolles Gefühl.

Als Abschluss des praktischen Teils stand jetzt noch ein Flug auf einen anderen Flugplatz auf dem Programm. Am 7. September 2013 starteten wir mit dem modernen Sport Cruiser HB-WYL ab Thun in Richtung Yverdon. Dies war, nebst der Tatsache, dass mir sowohl die Landung in Yverdon wie auch die zurück in Thun gelang, infolge des sehr interessanten und äusserst schönen Wetters, ein Flug-erlebnis der besonderen Art und ein wunderbarer Abschluss dieses Lehrgangs.

Insgesamt umfasste der praktische Teil eine Gesamtflugzeit von knapp 8 Stunden mit total 16 Landungen. Dabei durfte ich auf Flugzeugmustern aus einer Zeitspanne von über 60 Jahren fliegen.

Die Teilnahme am Pinch Hitter Kurs, und die praktische Umsetzung, war für mich eine grosse und wertvolle persönliche Horizonterweiterung. Ich habe vor, mir die erlangten Fähigkeiten aufrecht zu erhalten, indem ich ab und zu wieder einen Flug am Doppelsteuer mit einem Fluglehrer unternehmen werde. Dies natürlich immer in der Hoffnung, das Gelernte nie im Ernstfall anwenden zu müssen.

Einen solchen Lehrgang kann ich allen Flugbegeisterten, die mehr oder weniger oft als Passagier in Kleinflugzeugen mitfliegen, wärmstens empfehlen. Neben dem eigentlichen Sicherheitsaspekt fördert der Kurs auch die Begeisterung fürs Fliegen und bietet die Möglichkeit, Fragen zu stellen und unter Gleichgesinnten zu fachsimpeln. Unter Umständen kann ein Pinch Hitter Lehrgang sogar der Anfang einer Pilotenausbildung sein...

Pesche Trachsel



# **Inserate Jost Druck + A&I**



## Hamilton Uhrenpräsentation und Vortrag von Gerold Biner CEO von Air Zermatt

Am 15. November 2013 wurden wir vom AeBO zu einer Uhrenpräsentation mit anschliessendem Vortrag, organisiert durch die Firma Bläuer Uhren in Thun eingeladen. Ich möchte es nicht unterlassen zuerst Herr und Frau Aeschbacher im Namen des AeBO ganz herzlich für die Einladung zu danken. Nach zögerlichen Anmeldungen und eine nochmaligen „Mailpush“, haben sich dann stattliche 20 Mitglieder des AeBO bei der Firma Bläuer in Thun eingefunden. Schlussendlich war der Raum im oberen Stock des Geschäftes mehr als gefüllt.



In passendem Rahmen wurde uns die Geschichte der Firma Hamilton, welche heute zur Swatch Group gehört, durch Vertreter der Firma kurz aufgezeigt. Hamilton ist allen sicherlich wohl bekannt, da wir auf einigen Flugplätzen auch Windsäcke geschenkt bekommen haben.

Nach dem Vortrag können wir nun selber beurteilen, dass Hamilton eine wirkliche Fliegeruhr ist. An diesem Abend erhielten die Besucher des Anlasses die Gelegenheit, Hamilton-Uhren mit einer Vergünstigung zu kaufen. Für dieses Entgegenkommen möchte ich Hamilton und der Firma Bläuer recht herzlich danken.

Nach der Präsentation der Uhren war Herr Gerold Biner, CEO und aktiver Heli-Pilot der Air Zermatt an der Reihe. Mit bewegenden Geschichten und eindrucksvollen Bildern beschrieb er seine Arbeit im täglichen Einsatz, wie auch die Hilfeleistungen in Nepal. Ich persönlich war hoch beeindruckt, hatte ich doch schon einige Reportagen im Fernsehen gesehen. Aber persönlich und mit „Walliser Dialekt“ kommen die Emotionen und Details viel präziser rüber. Ich darf hier wohl sagen, dass wir alle sehr bewegt waren von den Worten und Ausführungen von Gerold Biner.

Beim anschliessenden persönlichen Gespräch konnten weitere Fragen gestellt werden. Ich möchte mich ganz persönlich bei Gerold Biner bedanken, dass er den Weg von Zermatt (mit der Eisenbahn) nach Thun auf sich genommen hat. Dies ist nicht selbstverständlich.

Zum Abschluss durften wir noch einen überaus reichen und wohl bestückten



Apéro mit Häppchen zu uns nehmen. Auch hierfür herzlichen Dank an Frau und Herrn Aeschbacher.

Ich möchte Euch ermuntern, solltet Ihr in Thun im Bälliz sein, die Firma Bläuer zu besuchen. Natürlich freuen sie sich, wenn Ihr erwähnt, dass Ihr

vom AeBO bzw. den Tätigkeitsgruppen aus dem Berner Oberland seid.

Zum Schluss danke ich allen, welche mitgeholfen haben diesen tollen Abend in Thun zu organisieren. Ganz speziellen Dank an das Team von Bläuer Uhren sowie an Hans Eicher, der mir mit dem Versand der Einladungen geholfen hat.

Der Präsident, Marco Zürcher

## Vom "Schnapskompass" zum Garmin 1000

Am 8. November 2013 um 19:30 Uhr fand im Schulungsraum der Flugschule Reichenbach ein spannender und lehrreicher Erfahrungsaustauschabend statt.

Trotz ähnlicher Ausbildung zum Privatpiloten haben wir ganz verschieden Arten, uns auf einen Flug vorzubereiten und diesen auszuführen, zumindest wenn es um die Streckenplanung und Navigation geht. Die einen lieben die einfache Kartennavigation mit Bleistiftstrich auf der ICAO Karte, die anderen schwören auf iPad und ähnliche Lösungen. Die einen fliegen nur auf Sicht, die andern programmieren ihr GPS oder Garmin 1000 mit allen möglichen Navigationshilfen. Die Übersicht und vor allem die Vorteile und auch Nachteile dieser Lösungen sind schwer zu überblicken. Grund genug, im AeBo einen neuen Anlass zu planen und einen sympathischen Diskussionsabend zum Erfahrungsaustausch zu organisieren.



Vom Schnapskompass

zum



Garmin 1000

So trafen sich nicht weniger als 30 interessierte und engagierte Pilotinnen und Piloten des AeBo auf dem Flugplatz Reichenbach. Um den Abend in Schwung zu bringen, eröffnete Pascal Collet (Linienpilot und PP) mit einer kurzen Präsentation der Flugvorbereitung und Navigation zum Auslandflug zum Nordkap im letzten Juni (siehe Bericht AeBo Info 3/2013) die "Sitzung". Da diese Reise bereits zwei Jahre zuvor in ähnlicher Weise durchgeführt worden war, verglich Pascal Collet die schnelle Entwicklung der Hilfsmittel und die effiziente Flugvorbereitung, die uns heute zur Verfügung steht gegenüber der früheren Methoden.

Aus seinen Ausführungen liess sich entnehmen, dass es heute bedeutend einfacher geworden ist, Auslandflüge vorzubereiten, eine tolle Anregung also, mehr Flügen über die Schweizer Grenzen hinaus zu unternehmen.

Remy Supersaxo, der an diesem Abend seine erste Erfahrungen als "Eventmoderator" sammeln musste, ergänzte, die aus seiner Sicht wichtige Absicherung der benützten Mittel während des Fluges mit "Backup's": wie Papierkarten und Sichtnavigation nach VFR!

Damit war die Stimmung unter den Teilnehmenden schon kräftig aktiviert. Rasch folgten persönliche Beispiele von Flugvorbereitungen mit verschiedensten Medien, Software und Apps. (siehe auch unten angefügte Links). Schnell stellte sich heraus, dass durch fleissiges Schnüffeln im Internet eine grosse Menge an Hilfsmitteln zu finden ist. Nicht alle sind immer gut für Vorbereitung und/oder Flug geeignet. Dies zeigen sehr unterschiedliche Ergebnisse bezüglich Bedienungskomplexität, bezüglich Aktualisierung oder Erfassung der Daten wie Flugkarten und Platzinformationen sowie bezüglich aktueller Fluginformationen wie NOTAM's. Schnell zeigte sich auch, dass die Benützung von verschiedenen Programmen zuerst eine gute Beherrschung der zu benützenden Geräte verlangt und ein regelmässiger Gebrauch von Vorteil ist. Interessant sind auch die Erfahrungen welche die Mitwirkenden mit den eingesetzten Geräten aufzählten.



**Engagiertes Gespräch im Clubbeizli**

So eignen sich gewisse Geräte nicht zum Gebrauch bei direkter Sonneneinstrahlung wenn plötzlich die Kontraste nicht mehr genügen. Andere Geräte "fressen" viel Strom und müssen mit Fremdversorgung während dem Flug am



"Leben erhalten" werden, der Kabelsalat vor dem Cockpit ist vorprogrammiert. Wieder andere Programme und Geräte werden rasch zur Belastungsprobe, wenn sie in der Luft nicht so funktionieren wie bei den Vorbereitungen am Boden. Doch am grossen Interesse für Links zu den verschiedensten Softwareprogrammen und App's liess sich an diesem Abend gut erkennen, dass diese Hilfsmittel die Fliegerei neu beleben können und den immer komplexer werdenden Luftraum Europas bedeutend leichter und sicherer "überfliegen" lassen.

Die Diskussionsrunde nahm so viel Schwung, dass fast kein Sendeschluss durch Moderator Remy Supersaxo herbeizuführen war. Dank der Ankündigung der Besichtigung und Vorführung des Glascockpits Garmin 1000 in der im Hangar der Fluggruppe Reichenbach stehenden Cessna 182 und dem danach versprochenen kleinen Imbiss im Clubbeizli, wurde die Diskussionsrunde ausgeweitet und endete spät, sehr spät in die Nacht.



## Heutige Gerätevielfalt

Bei dieser Gelegenheit bedankt sich insbesondere der Moderator Remy Supersaxo für den gelungenen ersten AeBo-Erfahrungsaustauschabend, geprägt durch die rege Teilnahme und erstklassige Informationsmenge, welche alle Anwesenden in die Runde brachten. Der nächste Erfahrungsaustauschabend folgt also bestimmt!

Remy Supersaxo  
Präsident der Fluggruppe Reichenbach

**Interessante Links:**

empfohlen von Philippe Seiler (Flugplatzleiter Thun-Airfield) und Hans Eicher (Sekretär und Finanzchef AeBo).

(Diesen Bericht und die Links findet Ihr auch auf der AeBo-Website, die Links können dort direkt angeklickt werden):

**Aviation W&B**

Programm für iPhone und iPad.

Viele Flz-Profilen vorhanden, selbst erstellte können via Mail ausgetauscht werden.

<https://itunes.apple.com/us/app/aviation-w-b-calculator/id484865920?ls=1&mt=8>

**PilotWizz**

Programm für iPhone

Umfassendes Programm für Berechnungen, Umrechnungen, W&B, Wetter, Log Buch, usw.

<https://itunes.apple.com/ch/app/pilotwizz/id289250683?mt=8>

**AeroWeather Lite oder Pro**

Programm für iPhone und iPad.

Wetterprogramm für METAR und TAF. Pro Version mit Links für Wetterradar und Webcams.

Lite Version <https://itunes.apple.com/ch/app/aeroweather-lite/id288286079?mt=8>

Pro Version <https://itunes.apple.com/ch/app/aeroweather-pro/id378120971?mt=8>

**iRega**

Programm für iPhone und iPad.

REGA App, selbsterklärend.

<https://itunes.apple.com/ch/app/irega/id415358154?mt=8>

**iResAir**

Programm für iPhone und iPad.

Die App zum Reservationssystem

<https://itunes.apple.com/ch/app/iresair/id577082996?mt=8>

**MeteoSwiss**

Programm für iPhone und iPad. Offizielles Wetter App.

<https://itunes.apple.com/ch/app/meteoswiss/id589772015?mt=8>



## iVAC

Programm für iPhone und iPad.

VFR Karten für Frankreich, Gratis, Update alle 28 tage.

<https://itunes.apple.com/ch/app/ivac/id406796940?mt=8>

## JeppTC

Programm für iPhone und iPad.

Programm zur Nutzung mit JeppView Electronic Charts Abo von Jeppesen.

Alle Anflugkarten und Bodenkarten immer dabei.

<https://itunes.apple.com/ch/app/jeppesen-mobile-tc/id382536356?mt=8>

## JeppFD VFR

Programm für iPad. Komplettlösung von Jeppesen, Preis je nach Abdeckung.

Website <http://www1.jeppesen.com/main/corporate/aviation/products/mobile-flitedeck-vfr/>

App <https://itunes.apple.com/de/app/jeppesen-mobile-flitedeck/id642789907?mt=8>

## DFS

Notam und Flugpläne (Gratis-Registrierung nötig) auch App für Iphone /Ipad um nach **VFRiNotam** zu suchen

Website <http://secais.dfs.de/pilotservice/home.jsp>

**Austrocontrol** Gratis Alternative zu Homebriefing bezüglich Wetter (Gratis-Registrierung nötig) Website <http://www.flug-wetter.at/vfr/index.html>

## AirNav Pro

Navigation/GPS auf Ipadmini

Website: <http://www.xample.ch/de/air-navigation-3/>

## Weather Pro

Meteo: auf Iphone/Ipad (ca 10 Fr. /Jahr)

Website: <http://www.meteox.de/h.aspx?r=&jaar=-3&soort=loop1uur>



# **Insertat LPC Check your english**



## Einladung zur Hauptversammlung des FVT 2014

---

**DATUM / ZEIT** : Freitag, 14. März 2014 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 Stimmenzähler
3. Protokoll der Hauptversammlung 2013  
(Abgedruckt in der Aero-Info 2/13)
4. Jahresbericht 2013  
(Abgedruckt in der Aero-Info 1/14)
5. Jahresrechnung 2013 mit Revisorenbericht
6. Décharge-Erteilung an den Vorstand
7. Wahlen
8. Budget 2014
9. Anträge (Details werden per Mail zugestellt)
10. Tätigkeitsprogramm 2014
11. Verschiedenes / Informationen

Freundliche Grüsse



Euer Präsident  
Christopher Clarke

## Jahresbericht des Präsidenten FVT für das Jahr 2013

### 2013, das Jahr der Veränderungen.....

**„Es ist nicht die stärkste Spezies die überlebt, auch nicht die intelligenteste, es ist diejenige, die sich am ehesten dem Wandel anpassen kann“.**

*Charles Darwin (Englischer Naturforscher)*

Wie der Titel bereits besagt, stand das Jahr 2013 im Zeichen der Veränderungen. Nicht nur um uns herum, auch im FVT veränderte sich so einiges. So musste wegen der Erkrankung des Bauchefs ein Ersatz gefunden werden. Michael Hirsig war bereit, dies mit seinem Team bis zur HV 2014 zu übernehmen.

Wir waren alle froh, dass es Beat Gurtner schon nach kurzer Zeit wieder besser ging. Es freut mich zudem sehr, dass Beat auch wieder den Flugplatz besuchen kann. Leider ist es Beat nicht mehr möglich sein Amt weiterzuführen. Für all seine Arbeiten und Bemühungen danke ich Beat sehr.

Wenig später musste sich der FVT-Vorstand nach einem neuen Flugfeldleiter umsehen. Hansueli Stauffer legte sein Amt auf eigenen Wunsch nieder. Auch Hansueli möchte ich für sein grosses Engagement und seine Bemühungen zugunsten des Flugplatzes Thun sehr danken.

Auch hier konnte der FVT Vorstand einen Nachfolger gewinnen. Mit Philippe Seiler konnte die entstandene Lücke geschlossen werden. Somit waren vorerst die wichtigsten Ämter wieder besetzt.

Die Veränderungen gingen jedoch ungebremst weiter. Mit der kommenden Pensionierung von Peter Bylang, muss ein Nachfolger des Unterhaltbetriebs per 2014 gefunden werden. Die Gespräche mit den interessierten Parteien haben im 2013 begonnen und gehen im 2014 weiter, mit dem Ziel per 1.1.2015 allen Mitgliedern die Nachfolge der Zeitair vorstellen zu dürfen.

Auch bei mir hielt die Veränderungswelle nicht inne. Mit der Übernahme eines Garagebetriebs wurde die verbleibende Zeit, die mir zur Ausübung meines Amts

zur Verfügung stand stetig kleiner. Der Entscheid per HV 2014 als Präsident des FVT zu demissionieren, fiel mir nicht ganz leicht.

Mit der letzten Veränderung die im 2013 begann und im 2014 entschieden wird, gilt es, dies mit grösstem Augenmerk zu beobachten und zu agieren, was bereits im FVT-Vorstand umgesetzt wurde.

Es ist dies der (neue) Wunsch-Luftraum von Bern. Aus Sicht des FVT, den Tätigkeitsgruppen sowie den umliegenden Gemeinden muss mit allen verfügbaren Mitteln versucht werden diese Umsetzung zu verhindern.

Ich wünsche allen Mitgliedern eine schöne und unfallfreie Saison 2014 und danke allen die den Flugplatz Thun unterstützen.

Euer Präsident



Christopher Clarke

---

**Inserat  
Swiss Life**

## Weisungen zum Flugbetrieb für das Jahr 2014

### 1. Verbindliche Regelungen

#### 1.1. Grundlagen

- Betriebsreglement mit Anhängen
- VFR Manual
- Weisungen der Flugplatzleitung

#### 1.2. Betriebszeiten

Der Flugplatz Thun ist HJ (SR-SS) geöffnet, gemäss den Zeiten im VFR Guide RAC 1-1 und den Angaben im Reservationssystem RESAIR.

#### 1.3. Permanente Einschränkungen

|            |             |                                                            |
|------------|-------------|------------------------------------------------------------|
| Wochentags | 1215 – 1315 | nur eine Bewegung pro Pilot                                |
| Samstag    | 1200 – 1330 | keine Flüge im Platzbereich, keine Flüge unter 15 min.     |
|            | 1215 – 1315 | Startverbot für Motorflugzeuge                             |
| Sonntag    | SR – 0800   | Nur Flüge nach anderen Flugplätzen (Information an Flpl C) |
|            | 1215 – 1330 | Startverbot für Motorflugzeuge                             |
|            | Ganzer Tag  | keine Flüge im Platzbereich, keine Flüge unter 15 min.     |

#### 1.4. Schul- und Trainingsflüge

Montag – Freitag 0730 – 1215 / 1315 – 1900

Samstag 0800 – 1200 / 1330 – 1900

Bitte denkt an unsere Nachbarn bei der Planung Eurer Volten.

## 1.5 Externe Piloten und Flugzeuge

Für externe Piloten gelten folgende Zeiten und Einschränkungen:

|                    |             |                   |
|--------------------|-------------|-------------------|
| Montag             | geschlossen |                   |
| Dienstag – Freitag | 0900 – 1800 | PPR 24h           |
|                    | 1215 – 1315 | nur eine Bewegung |
| Samstag            | 0900 – 1900 | PPR               |
|                    | 1215 – 1315 | Startverbot       |
| Sonntag            | 0900 – 1900 | PPR               |
|                    | 1215 – 1330 | Startverbot       |

Für FVT-Piloten, welche mit platzfremden Flugzeugen in Thun landen wollen, gelten die FVT-Betriebszeiten, sie benötigen jedoch eine Bewilligung der Flugplatzleitung (PPR).

## 1.6 Temporäre Einschränkungen

Durch Aktivitäten im Flugplatzbereich oder durch Pistenzustand werden mittels Anschlag im C-Büro bekanntgegeben. Davon ausgenommen sind militärische Einschränkungen, welche im DABS publiziert werden. Länger andauernde Einschränkungen oder spezielle Verfahren können auch im Reservationssystem RESAIR oder auf der Homepage des FVT publiziert werden.

Die Aufhebung der Einschränkung erfolgt durch die Flugplatzleitung.

## 1.7 Ausnahmegewilligungen

Erhältlich bei der Flugplatzleitung in begründeten Fällen.

## 2. Flugdienstleiter Einsatz (C-Dienst)

### 2.1. Dienstpflicht

Alle Aktivmitglieder der Tätigkeitsgruppen gemäss Artikel 6 der Statuten des FVT.

### 2.2. Flugdienstleiter Saison

Vom 15.03.2014 bis 16.11.2014 wird an den Wochenenden sowie den allgemeinen Feiertagen C-Dienst geleistet. Die Mitglieder können sich bis zur HV des FVT vom 14.03.2014 in der im C-Büro aufliegenden Agenda eintragen. Offene Daten werden durch die Flugplatzleitung vergeben und die betroffenen Mitglieder informiert.

### 2.3. Einsatzzeit

Beginnt um 08.30 Uhr und endet mit Erreichen von SS oder 20.00 Uhr, je nach dem was früher eintrifft. Je nach Witterung und Flugbetrieb kann die Einsatzzeit durch die Flugplatzleitung verkürzt werden.

### 2.4. Verhinderungsfall

Wer seinen C-Dienst nicht wie geplant antreten kann, ist selber verantwortlich für Ersatz zu sorgen. Namen und Telefonnummern sind in der C-Dienst Agenda oder im RESAIR ersichtlich. Jede Änderung ist der Flugplatzleitung zu melden.

### 2.5. Dokumentationen für C-Dienst

Im C-Büro findet sich ein Flugdienstleiterhandbuch, welches das Pflichtenheft und das Notfalldossier enthält.

### 2.6. Versäumnis

Nicht geleisteter C-Dienst wird gemäss den Statuten in Rechnung gestellt, sofern nicht triftige Gründe geltend gemacht werden können.

## 3. Zoll

### 3.1. Grundlage

Vereinbarung zwischen der Oberzolldirektion, der Kantonspolizei und dem Flugplatzverein Thun.

### 3.2. Ablauf und Gebühren

Zollanmeldung gemäss Leitfaden auf der FVT-Homepage ausfüllen und innerhalb der publizierten Zeitvorgaben absenden. Pro Bewegung (Aus-/Einflug) wird eine Gebühr von Fr. 25.- verrechnet.

## 4. Ausweiserneuerungen

Können bei Philippe Seiler oder Kurt Krebs erfolgen. Bitte wartet nicht bis zur letzten Minute mit der Erneuerung, auch wir brauchen etwas Bearbeitungszeit.

## 5. Kontakte Flugplatzleitung

| <b>Flugplatzleiter</b> | <b>Stv. MFGT</b> | <b>Stv. SGT</b> | <b>Stv. GOST</b> |
|------------------------|------------------|-----------------|------------------|
| Philippe Seiler        | Kurt Krebs       | Stefan Schläppi | Alfred Buess     |
| 079 705 99 24          | 079 651 67 50    | 079 647 88 18   | 079 472 65 32    |

## EINLADUNG ZUR HAUPTVERSAMMLUNG 2014

Liebe Mitglieder

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

**Datum / Zeit:** Freitag, 7. März 2014, 19.30 Uhr

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

### TRAKTANDENLISTE

1. Wahl der Stimmenzähler
2. Protokoll HV 2013
3. Jahresbericht des Präsidenten
4. Jahresbericht der Flugschule
5. Jahresrechnung 2013 mit Revisorenbericht
6. Budget 2014
7. Entlastung des Vorstandes
8. Wahlen  
- Allfällige Wahl eines neuen Vorstandsmitgliedes (Vakanz Vize-Präsident)
9. Mitgliederbeiträge / Flugpreise 2014 / Pauschale
10. Tätigkeitsprogramm 2014
11. Information zur Flottenplanung
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  
Alexander Harte

## **47. Jahresbericht des Präsidenten 2013**

Erstmals verfasse ich den Jahresbericht der Motorfluggruppe Thun, nachdem ich das Amt von Hans Fuchs übernommen habe. Ein wesentlicher Teil der Tätigkeiten betraf denn auch diese Übergabe, z.B. die Meldung der Adresse an Behörden und Vereine, Änderung der Unterschriftsberechtigungen, Zugriff auf Mitgliederadressen für den Newsflash und vieles mehr. Ich habe die Arbeit von Hans immer sehr geschätzt, in diesem Jahr aber erkannt, was er alles geleistet hat und spreche ihm an dieser Stelle nochmals meinen herzlichen Dank aus.

Von solchen administrativen Arbeiten abgesehen befasste sich der Vorstand im Jahr 2013 primär mit folgenden Themen:

- Wiederinstandstellung der CIT, die wir im Juli endlich wieder in Betrieb nehmen konnten. Dadurch entspannte sich die Situation bei unserer Flotte markant und wir konnten 2013 wieder mehr Flugstunden verbuchen. Ich selber überflog die „tschäggete“ Maschine zusammen mit Markus Lehmann nach Offenburg für die Lackierung. Wetterbedingt mein einziger Auslandsflug im vergangenen Jahr. Trotz zwei vertauschten Zahlen bei der Seriennummer konnten wir die Zollbehörde davon überzeugen, dass es nur eine HB-CIT gebe und nach einigem hin und her glaubte man uns schliesslich. Zurückgeholt haben die Maschine Hugo Stähli und Pascal Bähler. Die Gesamtkosten der Reparatur beliefen sich auf CHF 137'407.05. Die Versicherung hat sich dabei kulant und unkompliziert gezeigt. Ein Bericht über den langen Weg der CIT zurück nach Thun war in der Aero-Info 3/2013 zu lesen. Herzlichen Dank an Hans Fuchs für diesen Bericht.
- Die CIT ist nach der Reparatur wieder neu versichert, für CHF 140'000.--. Auf unseren Wunsch nahm sich Walter Schneider bei dieser Gelegenheit Zeit, den Vorstand umfassend über die diversen Versicherungen und die Situation z.B. mit Gastpiloten usw. zu informieren. Ich fürchte, dass wir nach wie vor nicht alle Fragen zu Versicherungen auf Anhieb beantworten können. Wir haben aber die Policen durchgesehen und sind grundsätzlich gut informiert. Vielen Dank an Walter für sein Engagement zugunsten der MFGT.



- Gespräche rund um die Nachfolge unseres Unterhaltsbetriebs: Die besondere Situation, dass der Verkauf primär Privatsache von Peter Bylang ist, dass der FVT aber der Vermieter ist und die Motorfluggruppe der Hauptkunde, machen die Gespräche um so eine Nachfolge per se kompliziert genug. Das Ehepaar Aengenheister, das zunächst vom FVT unterstützt wurde, stieg aufgrund der zahlreichen Auflagen des BAZL aus. Der Vorstand der MFGT unterstützt seither die zweite, sehr valable Option der Übernahme des Betriebes durch Airmatec, André Schneeberger, als Filiale. Die Gespräche sind noch im Gange. Ein neuer Interessent, Herr Bärtschi von Airla, Langenthal, hat sich im November beim FVT gemeldet. Wie sich die Nachfolge gestalten wird, ist somit nach wie vor offen. Zunächst ist nun zu klären, ob sich Peter und André einigen können. Für die MFGT wird im kommenden Jahr nach wie vor Peter den Unterhalt bestreiten (mit Lizenzen der Airla), zumindest solange keine andere Lösung verfügbar ist.
- Der Wechsel des Flugplatzchefs beschäftigte auch uns. Wir danken Hansueli Stauffer für seinen jahrelangen Einsatz. Mit Philippe Seiler weht ein neuer Wind und wir haben die Zusammenarbeit mit ihm in dieser ersten Saison ausserordentlich geschätzt. Nur als Beispiel sei der Hindernisbegrenzungs-Kataster genannt, den das BAZL bereits genehmigt hatte, als wegen des Heli-Anfluges von Norden 90° zur Pistenachse die Stadt Thun und RUAG eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde vorbereiteten, weil dieser Heli-Anflug Ausbaupläne in der Industriezone West behindert hätte. Mit optimaler Zusammenarbeit zwischen MFGT, FVT, Stadt Thun, RUAG und BAZL konnte das Thema ohne Beschwerde einer Lösung zugeführt werden. Der neue HBK ist noch nicht genehmigt, aber auf guten Wegen. Der Heli-Anflug wird über die Autobahn erfolgen.
- Die Flugschule war dieses Jahr sehr aktiv, wozu Hugo Stähli im Rahmen des Jahresberichts der Flugschule näher berichten wird. Als Stichwort seien nur das neue Weight & Balance Programm oder die Überarbeitung der Checklisten genannt.

Etwas Startschwierigkeiten hatten wir mit den Gruppenausflügen. So muss ich es auf meine Kappe nehmen, dass ich sicher war, die Flugzeuge für alle Daten reserviert zu haben, dies offensichtlich aber unterlassen hatte. Primär deswegen fiel daher der Eintäger ins Wasser. Der zweitägige Gruppenausflug musste dem schlechten Wetter geopfert werden. Der Samstag war strahlend blau, für Sonntag waren aber schon früh düstere Regenwolken über halb Europa angesagt. So flogen wir spontan nach Locarno und von da über Wangen-Lachen wieder nach Thun. Herzlichen Dank an Philippe, der darüber im AeroInfo 3/2013 berichtet hat.

An der Tour de Cervelat konnte ich nicht teilnehmen. Diese fand meines Wissens ebenfalls wetterbedingt ohne Flüge statt. Wettermässig war die Saison insgesamt schlecht. Seit ich mein Brevet habe, musste ich wetterbedingt noch nie auf so viele geplante Flüge verzichten. Insbesondere im Frühjahr konnten wir wochenlang kaum fliegen. Das war das „Lowlight“ des Jahres aus meiner Sicht.

In Einzelfällen mussten wir eine für mich störende Erwartungshaltung gegenüber den Funktionären der MFGT feststellen. Dies hat uns dazu bewogen, in Gesprächen mit Neumitgliedern zu betonen, dass wir in Thun günstig fliegen, dafür aber auf Mithilfe und Toleranz aller Mitglieder angewiesen sind. Wir sind Hobbypiloten, keine professionelle Organisation. Der Vorstand arbeitet freiwillig und unentgeltlich. Konstruktive, anständig vorgebrachte Kritik ist jederzeit in Ordnung. Wenn Mitglieder aber den Vorstand bemühen, weil sie Einzelentscheide von Funktionären auf dem Flugplatz nicht akzeptieren, hält sich der Vorstand zurück. Grundsätzlich haben wir Vertrauen zu allen Funktionären auf dem Platz und erwarten Toleranz und Respekt von unseren Mitgliedern. Ein Lächeln und etwas Geduld und Verständnis bewirken oft Wunder. Wer von uns mehr erwartet, den fordere ich auf, sich persönlich im Vorstand oder anderen Chargen zu engagieren. Die Warteliste ist überall kurz!

Trotz dieser Bemerkung war andererseits das „Highlight“ 2013 die positive Stimmung auf dem Platz. Seit ich im Vorstand der MFGT bin, konnten wir uns noch nie so entspannt den „wirklichen“ Themen der Motorfluggruppe widmen und durften die langwierigen spannungsgeladenen Konflikte weitgehend ad acta legen. Dies, obwohl wir Themen zu besprechen hatten wie die Nachfolge Zeitair, wo die Meinungen und Interessen relativ unterschiedlich sind. Solange wir so

konstruktiv und sachlich diskutieren und entscheiden wie 2013, sehe ich mit Zuversicht in die Zukunft der MFGT. Allen, die sich dafür eingesetzt haben und einsetzen, dass wir insbesondere im FVT wieder so offen und fair miteinander umgehen, an dieser Stelle ein herzlicher Dank. Dass Christopher Clarke als Präsident FVT demissioniert, bedaure ich. Es hat aber nicht mit Spannungen zu tun, sondern mit seinem beruflichen Engagement, was wir alle verstehen. Nachdem bei der MFGT (Vizepräsident!) und FVT diverse Chargen neu zu besetzen sind, kann ich allen Mitgliedern ein Mitmachen empfehlen. Es macht wieder Spass! Wir kommen auf Euch zu, aber Ihr müsst nicht zwingend darauf warten ☺.

Ausblick 2014: Wie im letzten Newsflash angesprochen, dürften die Pläne rund um die Erweiterung der CTR/TMA Bern für die MFGT, aber auch für alle anderen Clubs in Thun und im Berner Oberland ein Hauptthema werden. Ferner muss sich 2014 die Nachfolge für die Zeitair entscheiden. Ein neues Betriebsreglement, Anrollstreifen u.ä. sind Themen des FVT, werden uns aber ebenfalls betreffen.

Zum Schluss ein ganz grosses „Merci“ an meine Vorstandskollegen. Sie unterstützen mich jeder auf seine Weise enorm und ich bin darauf stark angewiesen, da ich – wie schon angekündigt – nicht soviel Zeit investieren kann wie Hans Fuchs bisher. Es ist eine Freude, mit solchen Vorstandskollegen zusammenzuarbeiten.

Alexander Harte, Präsident

# Jahresbericht 2013 der Motorflugschule Thun

## 1. Rückblick

Die Zusammenarbeit im Fluglehrerteam der Motorflugschule Thun funktioniert gut, jeder Fluglehrer arbeitet im Rahmen der Vorgaben und Aufträge der Flugschule selbstständig.

Für die Motorflugschule Thun waren letztes Jahr 9 Fluglehrer (FI) und 2 Lehrberechtigte für Klassenberechtigungen (CRI) im Einsatz.

Die Ausbildungsstunden im Rahmen der Motorflugschule haben im 2013 um rund 66% zugenommen. Dies aufgrund mehr Flugschüler welche die Ausbildung PPL/RPPL begonnen haben. Es wurden total 259 Stunden (Blockzeit) durch die Flugschule Thun im Jahr 2013 geleistet. (Vorjahr: 156 Stunden)

5 Flugschüler sind momentan in der praktischen Ausbildung. Ein Thuner Kandidat ist neu im aktuell laufenden Theoriekurs engagiert.

Es wurden insgesamt 11 Schnupperflüge durchgeführt, davon ist ein Kandidat in der Theorieausbildung und einer bereits in der praktischen Ausbildung.

Differentialtrainings (Einweisungen) bewegten sich im Rahmen der Vorjahre. Es wurden total 6 Differentialtrainings durchgeführt (davon 5x Sport Cruiser und 1x C172). Das Interesse der Piloten am Sport Cruiser hat sich erfreulicherweise leicht erhöht. Weiter so!

Die Flugschule hat 42 Checkflüge (davon 4 Rundflug-Checkflüge) durchgeführt.

Das Flugjahr 2013 war mit **viel Glück** unfallfrei!

Leider ereigneten sich drei gravierende Fehlverhalten durch Piloten:

- Wissentliches Fliegen ohne vorgeschriebene Brille, trotz VDL-Eintrag im Medical
- Fliegen in kontrollierten Lufträumen (LSZH) ohne englischen LP-Eintrag in der Pilotenlizenz
- Aussenreinigung der Cockpitscheibe bei laufendem Motor (Meldung SWANS)

Werte Mitglieder, solche Zwischenfälle sind vermeidbar und stellen ein erhöhtes Unfallrisiko dar. Helft bitte alle mit, solche Vorfälle zu vermeiden. Ich danke jedoch den Betroffenen für die offenen Gespräche. Kommunikation, Offenheit und Trans-

parenz ist entscheidend für die bestmögliche Sicherheit. Wir werden uns erlauben, am Refresher auf den einen oder anderen Vorfall einzugehen.

Die Änderungen in der Luftfahrt durch komplexe EASA-Regulierungen sind für die Piloten auch nicht immer ganz einfach zu interpretieren, trotzdem haltet Euch bitte an die neuen Vorschriften und Regelungen. Im Zweifelsfalle CFI fragen. Besten Dank.

## 2. Tätigkeiten 2013

### Refresher

Der Refresher 2013 wurde mit 57 Teilnehmern wiederum gut besucht. Im Vorjahr 2012 waren es ebenfalls 57 Teilnehmer. Im 2011 wurde der Refresher noch an drei Daten angeboten und ebenfalls von 57 Teilnehmern besucht! Diese „magische Zahl 57“ zeigt auf, dass die Reduktion von drei auf zwei Refresher-Daten keinen Einfluss auf die Teilnahme hat. Für die Zukunft bleibt das Angebot mit zwei Daten bestehen. Die Organisation des Refreshers durch die Flugschule wird dadurch wesentlich vereinfacht. Herzlichen Dank an alle Mitglieder für das Verständnis.

Zum Refresher 2014 sind wiederum alle herzlich eingeladen, in der Hoffnung, dass die magische Zahl 57 endlich gebrochen bzw. sogar übertroffen wird!

### Summer-Flyout

Das Summer-Flyout wurde wieder aktiviert, es konnten jedoch aufgrund reduzierter Flugzeug-Flotte und teilweise schlechtem Wetter nur 3 Flüge durchgeführt werden.

Das Summer Flyout und damit auch in die Pflege der Kameradschaft in der MFGT soll noch mehr intensiviert werden. Interessenten werden gebeten ihre NATEL-Nr. bzw. **Whats App** Messenger Option auf der Anmeldeliste im C-Büro aufzuschreiben damit sie frühzeitig eine Einladung erhalten. Macht bitte mit und genießt gemeinsam die Ausflüge auf die schönen Flugplätze!

Als Organisator / Koordinator wird weiterhin Franz Meyer zur Verfügung stehen.

### Checkflüge

Die Flugschule verlangt von allen MFGT-Piloten alle 2 Jahre einen Checkflug mit einem Thuner Fluglehrer. Die Checkflüge müssen unbedingt durch den Fluglehrer im ResAir erfasst werden. Zur Erneuerung des englischen LPC Level 4 stehen Nick Gammeter und Heinz Lang oder ein anderer Language Proficiency Assessor aus der Region gemäss Liste BAZL zur Verfügung.

Die „Linien-Checkflüge“ sind unverändert, sobald ein Flugzeugtyp (C172/P28A/CRUZ) **mehr als 6 Monate** nicht mehr geflogen wurde, muss ein kleiner Checkflug

gemacht werden. Der Sport Cruiser ist im Piper Archer inbegriffen, aber nicht umgekehrt!

## Übersicht abgeschlossene Ausbildungen / Tätigkeiten / Flugstunden

| Ausbildungen / Tätigkeiten               | 2012 | 2013       |
|------------------------------------------|------|------------|
| Grundschulungen PPL / RPPL               | 2    | 4          |
| Differentialtrainings                    | 7    | 6          |
| Checkflüge / Trainingsflüge Class Rating | 44   | 42         |
| Flugstunden (Blockzeit)                  | 156  | <b>259</b> |

Folgende Flugschüler haben die Prüfung bestanden:

Thomas Wagner (PPL), Franziska von Burg (RPPL), Toni Zimmermann (RPPL) und Florian Schütz (PPL). Allen Piloten gratuliere ich ganz herzlich zum erfolgreichen Abschluss ihrer fliegerischen Ausbildung und wünsche ihnen viele schöne und tolle Flugenerlebnisse.

## Ausbildungspendenzen

Im Moment sind noch 5 Flugschüler in der praktischen Ausbildung engagiert. 1-2 neue Flugschüler werden voraussichtlich die praktische Ausbildung im Frühjahr 2014 beginnen.

## 3. Tätigkeitsprogramm 2014

|                              |                                                                                                                                                                                                                                                           |
|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Refresher:                   | Montag, 24. Februar + Mittwoch 5. März jeweils 19 <sup>00</sup><br>im Congress Hotel Seepark Thun<br>Themen: Einführung einheitliche, optimierte<br>Checkliste, "Lernen aus Flugvor-, -zwischen- und<br>-unfällen", Schulung Rettungssystem Sport Cruiser |
| Gruppenausflug 1-tägig:      | Samstag, 7. Juni 2014                                                                                                                                                                                                                                     |
| Gruppenausflug 2-tägig:      | Samstag/Sonntag, 30./31. August 2014                                                                                                                                                                                                                      |
| Verschiebedatum:             | Samstag/Sonntag, 13./14. September 2014                                                                                                                                                                                                                   |
| Tour de Cervelat:            | Samstag, 11. Oktober 2014                                                                                                                                                                                                                                 |
| Summer-Flyout                | NEU, jeweils am <b>Mittwoch- oder Donnerstag-<br/>abend</b> ab Mitte Mai bis Ende September. Interes-<br>santen tragen sich bitte auf Anmelde-<br>liste im C-Büro ein. Koordinator Franz Meyer.                                                           |
| Auslandflüge mit Fluglehrer: | Auf Anfrage fast jederzeit.                                                                                                                                                                                                                               |

Auch bei den Gruppenausflügen kommt bei Bedarf zur Unterstützung wenig erfahrener Piloten gerne ein Fluglehrer mit.

#### **4. Ausblick / Projekte**

Das Projekt Weight & Balance-Programm für die ganze Flugzeugflotte wurde erfolgreich abgeschlossen und auf unserer Homepage installiert. Herzlichen Dank Pascal Bähler!

Neu versuche ich dieses Jahr, je nach Nachfrage, einen Voicekurs Deutsch (inkl. LPC Level 6) zu organisieren.

Der Projektabschluss „Einführung einheitlicher und optimierten Checklisten für alle Flugzeuge“ steht kurz bevor. (Refresher-Thema)

Dieses Jahr steht der Flugschule die EASA-Lizenzierung bevor, diese wird mit ziemlichem Aufwand verbunden sein (Dokumentation).

Schlussendlich danke ich allen Fluglehrern der Flugschule Thun für ihr Engagement.

Nun wünsche ich Euch allen viel Spass beim Fliegen im neuen Jahr und hoffe mit Euch auf gutes Flugwetter und eine „zwischenfallfreie“ Flugsaison.

Thun, 10. Januar 2014

Hugo Stähli

CFI Motorflugschule Thun

---

**Insertat  
Wasner**

## Unser neuer Flugschüler

Name: **Ernst Ammann**

Adresse: Bernstrasse 132, 3613 Steffisburg

Geburtsdatum: 27. Juni 1955

Beruf: Selbständiger Unternehmer  
axa Küchen AG



Hobbys: Fliegerei, Modellfliegen, Wandern im Gebirge

Warum Fliegen: Seit frühester Jugend interessiere ich mich für die Fliegerei. Bin mehr als 40 Jahre aktiver Modellflieger. Die berufliche Situation lässt nun zu, dass ich mich noch der „Grossfliegerei“ widmen möchte. Mein Interesse gehört dem Fliegen in den Voralpen und unserer Bergwelt. Ich möchte aber auch das Kameradschaftliche im Vereinsleben pflegen können.

---

**Inserat**  
**Flugschule Diemtigtal**



## REFRESHER 2014

Die Flugschule motiviert Euch alle mit interessanten Themen, den Refresher 2014 zu besuchen.

- Daten:** Montag, 24. Februar 2014, abends, 1900 - 2115 Uhr  
Mittwoch, 05. März 2014, abends, 1900 - 2115 Uhr
- Ort:** Congress Hotel Seepark, Seestrasse 47, Thun  
Parkplätze sind in der Einstellhalle vorhanden, zusätzliche  
Parkplätze gibt es an der Seestrasse 68 beim  
Schadausaal / KKT Thun.  
(Kameradschaft pflegen = Fahrgemeinschaften bilden) ☺
- Themen:** Einführung einer einheitlichen, optimierten und  
vereinfachten Checkliste für die gesamte Flugzeugflotte  
"Lernen aus Flugvor-, -zwischen- und -unfällen"  
Schulung Rettungssystem Sport Cruiser
- Referenten:** Markus Wymann / Hugo Stähli / Beni Lysser
- Mitbringen:** Schreibmaterial und gute Laune!  
Kleingeld für allfälligen Kauf Checklistenbüchlein  
und... ein Bier an der Bar!
- Anmeldung:** Nicht erforderlich, einfach teilnehmen.

## Herzlich Willkommen!



# Inserat HOPE

## Rückblick aufs 2013

Obwohl die Flugsaison 2013 nicht nur Sonnenschein zu bieten hatte, waren der Archer und Ikarus C42 der MFGO etliche Stunden in der Luft. Gerne schauen wir auf ein abwechslungsreiches und vor allem unfallfreies Jahr zurück.

Nebst den traditionellen Anlässen wie Ferienpass und Jugendtag, welche sich auch dieses Jahr grosser Beliebtheit erfreuten, haben wir erstmals einen Cockpit-Schnuppertag durchgeführt. Bei bestem Wetter konnte mit den zahlreichen Interessenten einen Schnupperflug gemacht und Informationen über die Pilotenausbildung weitergegeben werden.

**Die Flotte der MFGO  
auf der Homebase  
in Zweisimmen**



Erfreulicherweise haben wir diesen Winter die Gelegenheit erhalten, den Archer auf dem Flugplatz Saanen zu stationieren. Das ermöglicht uns während der kalten Jahreszeit wunderschöne Flüge zu geniessen.

Schon bald wird am 21. Februar die Hauptversammlung das Vereinsjahr abrunden und den Start in die neue Saison signalisieren.

Harald von Siebenthal

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