

AERO BEO INFORMATION

**Offizielles Mitteilungsorgan
des Aero Clubs Berner Oberland**

Motorfluggruppe Thun
Segelfluggruppe Thun
Modellfluggruppe Thun
Gruppe für Oldtimer und
selbstgebaute Flugzeuge Thun
Bücker Fan Club Thun
Fluggruppe Reichenbach
Motorfluggruppe Zweisimmen
Alpine Segelfluggruppe Zweisimmen
Fluggruppe Saanenland

Aus dem Inhalt der Nummer 90 (3/09)

	Seite
AeroClub Berner Oberland	
100 Jahre Luftfahrt	2
Tour de Cervelat Nr. 2	5
Leserbrief	6
Flugplatzverein Thun	
Rückblick auf die Thuner Flugtage	7
75 Jahre Flugplatz Thun; eine kleine Bildergeschichte der „Flüger Chilbi“	11
Marchandise-Artikel THUN AIRFIELD	18
Preisliste Marchandise-Artikel	19
Entstehungsgeschichte unseres Flugplatzes	21
Modellfluggruppe Thun	
Thuner Flugtage 2009	31
Gruppe für Oldtimer und selbstgebaute Flugzeuge	
Praga Baby, nach 35 Jahren wieder in Thun zu sehen	38
Motorfluggruppe Thun	
Ein ganz normaler Freitag	40
Lebenslauf der Klemm L 25 1	43
Segelfluggruppe Thun	
Thuner Kunstflugtage 2009	47
Die Segelfluggruppe nahm am Thuner Ferienpass 2009 teil	49
Motorfluggruppe Obersimmental	
Wunderlampe und Rotary erfüllten Anjas Wunsch	53
Alpine Fluggruppe Zweisimmen	
„Flügge“ geworden	55
Personalblatt	56

Erscheint dreimal jährlich in einer Auflage von 520 Exemplaren

Redaktionsschluss: 3. Freitag der Monate Januar, April und September

Später eintreffende Beiträge werden erst in einer nächsten Ausgabe berücksichtigt!

Gesamtredaktion: Barbara Gusset, Frohnholz 314, 3661 Uetendorf

Titelblattgestaltung: Mario Gilgen

☎ Privat: 032 511 88 39 / Geschäft: 031 330 30 17 / Mobile: 079 510 41 69

e-mail: redaktion@aeroclub-berneroberland.ch

100 Jahre Luftfahrt

2010 wird das Jahr der Luftfahrt in der Schweiz. 100 Jahre nach den historischen Ereignissen von 1910 soll mit einer Vielzahl von ganz grossen und kleineren Veranstaltungen an die damaligen Pionierleistungen erinnert werden: Der erste Überflug des Genfersees und der Alpen, die erste Fahrt des Luftschiffes «Ville de Lucerne» und der erste Motorflug in der Schweiz sind nur einige Meilensteine der Schweizer Aviatik-Geschichte, die 1910 stattfanden. Zugleich wollen wir aber auch in die Zukunft schauen: Welche technischen, ökonomischen und ökologischen Herausforderungen werden die Aviatik in den kommenden Jahren beschäftigen, welche Trends und Entwicklungen sind zu erwarten?

Um die Jubiläums - Events im geplanten Rahmen und in gebührendem Umfang organisieren zu können, ist der Veranstalter – der Aero - Club der Schweiz – auf Partner und Sponsoren angewiesen, welche sich auf die eine oder andere Art am Jubiläumsjahr beteiligen. Angesprochen werden dabei Schweizer Unternehmen aller Branchen, welche sich gesellschaftlich engagieren, vom guten Image der Luftfahrt in der Schweiz profitieren und eine positive Haltung gegenüber den von den Pionieren vertretenen Werten, wie Innovationsfreude, Optimismus, Offenheit und echte Swissness zeigen wollen.

Im Auftrag des OK Präsident „100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz“, Aero Clubs der Schweiz, Herrn Martin A. Messner

Christian Santschi

Die Internet Adresse <http://www.100jahreluftfahrt.ch/> (Broschüre: Das Jahr im Überblick) gibt weiter Auskunft!

Die Höhepunkte 2010

Das Jubiläumsjahr 2010 ist geprägt durch unzählige Veranstaltungen in allen Regionen der Schweiz – besonders aber durch sechs Mega-Events, welche die Highlights bilden werden:

März

An einer grossen Gedenkveranstaltung wird in St. Moritz der 1. Motorflug in der Schweiz gefeiert.

März

Delegiertenversammlung des Aero - Clubs der Schweiz und Gedenk-Veranstaltung für die Flugpioniere Ernest Failloubaz und René Grandjean in Avenches.

Juni

Erste gemeinsame Luftsportmeisterschaften der Sparten: Ballonfahren, Segelflug, Motorflug - Kunstflug und - Präzisionsflug, Fallschirmspringen und Helikopterflug unter anderem auf den Flugplätzen Biel - Kappelen, Grenchen, Langenthal und Yverdon. Auf dem Flugplatz Grenchen findet zudem eine gemeinsame, feierliche Schlussveranstaltung mit Rangverkündigung statt.

Juli

Das grosse Flugmeeting in Emmen bildet den zentralen Haupt-Event – und damit den eigentlichen Höhepunkt – des Jahres der Luftfahrt in der Schweiz.

November

Der grosse Luftfahrtkongress nimmt die Zukunft der Luftfahrt in den Fokus. Im Zentrum stehen wissenschaftliche, technologische, gesellschaftliche und oekologische Entwicklungen im Kontext aviatischer Fragen.

November

Einen letzten, glamourösen Höhepunkt setzt die Swiss Aviation Night vorgesehen im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern.

Weitere Veranstaltungen und Aktivitäten

Im Jubiläumsjahr wird kaum ein Monat ohne zahlreiche Gedenkanlässe und Veranstaltungen vergehen. Sämtlichen luftfahrtgeschichtlich relevanten Ereignissen des Jahres 1910 werden besondere Aktivitäten und Events gewidmet, allen Pionieren Tribut gezollt und die Gegenwart der Luftfahrt in all ihren Facetten zelebriert – und dies an diversen Orten in der Schweiz.

Die Post wird das Jahr der Luftfahrt in der Schweiz mit einer Sondermarke zum Thema begleiten. Zudem werden unter anderem im Verkehrshaus der Schweiz – dem meistbesuchten Museum des Landes – das ganze Jahr über verschiedene Sonderausstellungen zu «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz» stattfinden.



Beilage 1

zum Schreiben ZP/AeCS vom 01.06.09

Übersicht der Anlässe im 2010 „100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz“

Datum:	Thema des Anlasses:	Durchführungsort:
Ende Januar 2010	Heissluftballon Event	Château d'Oex
Mitte Februar 2010	1. Motorflug in der Schweiz, St.Moritz 1910	St. Moritzersee
13.03.2010	Spezielle Delegiertenversammlung AeCS	Avenches
17.04.2010	Eppur si vola... dopo 100 anni	Aeroporto di Lugano
05.05. - 08.05.2010	Gedenktag an Flugplatz Blécherette -100 Jahre	Aéroport Blécherette
15.05. - 16.05.2010	Gedenkanlass René Grandjean	Salavaux
05.06.2010	IKARUS-Jugendtag	Bern-Belpmoos
19.06.2010	100 Jahre AeC Lausanne	Lausanne - Blécherette
21.06.2010	100 Jahre Aero-Club Zürich	Flugplatz Dübendorf
19.06. - 27.06.2010	Erste gemeinsame Schweizer-Meisterschaften der Luftsport-Sparten	Biel, Grenchen, Langenthal, Yverdon
27.06.2010	Gemeinsame Rangverkündigung CH-Meister	Grenchen
24.07.2010	Flugmeeting Emmen	Flugplatz Emmen
23.07. - 24.07.2010	100 Jahre Ballongruppe Zürich	Letzigrund, Zürich
20.08. - 22.08.2010	FLY-IN Mollis (EAS und Microlight)	Mollis
Ende August 2010	Heissluftballonmeeting	im Rheintal
27.08. - 29.08.2010	Flugtag auf Flugplatz Olten-Gheid	Olten
28.08.2010	100 Jahre Überquerung Genfersee; A. Dufaux	Genève
Anfang September 2010	Fête du Village	Aérodrome La Côte
Mitte September 2010	Un secolo di aviazione	Bellizona
12.09.2010	Modellflugshow	Dittingen
25.09.2010	100 Jahre 1. Städteflug Avenches - Payerne	Payerne + Avenches
25.09. - 26.09.2010	100 Jahre Alpenüberquerung Brig - Simplon - Domodossola; Geo Chavez	Raron / Ried-Brig
10.10.2010	100 Jahre 1. Flugmeeting Bern - Beundenfeld	Allmend Bern
Herbst 2010	Luftfahrtkongress	Zürich
Herbst 2010	Nacht der Luftfahrt	Luzern
ganzes Jahr	Sternflüge für Motorflugpiloten	ganze Schweiz
noch offen	Andenken an G. Cailler, L. Progin, L. Cosandey	Gruyère

Stand 01.06.09

"Tour de Cervelat, Nr. 2" - Samstag, 10. Oktober 2009

Nach der ersten erfolgreichen „Tour de Cervelat“ im vergangenen Jahr, machen wir diese Idee gerne nochmals bekannt und hoffen, sie stosse auf grosses Echo, zahlreiche Teilnehmer und vor allem gutes Sichtflugwetter. Es ist kein Alternativdatum geplant; hingegen sind gegenseitige Besuche „auf dem Landweg“ durchaus denkbar und willkommen.

Also, wer sich von diesem zweiten gemeinsamen Anlass des AeBO angesprochen fühlt, plant einen Flug nach **Thun, Reichenbach, Zweisimmen oder Saanen** oder er unternimmt sogar die volle Rundtour. Der Tag ist kein organisiertes Fly-In, sondern läuft völlig individuell nach **AIP-PPR**. Auf den C-Büros der vier Flugplätze liegen noch zusätzlich **Briefingblätter** auf.

Wir sind uns bewusst, dass alle vier AeBO-Plätze ihre speziellen Anforderungen stellen. Besonders sorgfältige Flugvorbereitung ist deshalb angebracht.

Auf den Plätzen selbst ist je eine kleine Equipe für Willkomm, Speis und Trank bereit und es ergeben sich Gelegenheiten zu Gesprächen, zu Kontakt und zur Pflege der Kameradschaft.



Vielleicht gibt es Kaffee und Gipfeli, vielleicht Cervelat mit Brot, vielleicht etwas Süsses - jeder Platz wird seine eigenen Ideen entwickeln.

Als Hauptbesuchszeit für die "warme Küche" stellen wir uns 1100 - 1430 Uhr vor. Wir wollen mit vernünftigen Aufwand eine maximale Wirkung erreichen.

Also: See you soon!

Aero Club Berner Oberland
Robert Möhl, Obmann Fluggruppe Saanenland

Reaktion zu den Beiträgen von Bernhard Zeiter mit dem Titel „Umkehrkurve bei Gegenwind“ in der Aero Info 01/2009“ und „Bericht 'Umkehrkurve bei Gegenwind'...“ in der Aero Info 02/2009.

Die Hauptaussage in diesen beiden Berichten ist falsch. Begründung: Für das Verhalten eines Flugzeuges sind ausschliesslich die aerodynamischen Parameter massgebend. Die aerodynamische Geschwindigkeit ist ein solcher Parameter und entspricht der Relativgeschwindigkeit zwischen dem Flugzeug und der Luft. Der Wind, in den oben genannten Beiträgen Gegenwind genannt, bezeichnet ausschliesslich die Relativgeschwindigkeit zwischen dem Erdboden und der darüber strömenden Luft. Der Wind spielt daher für das Verhalten des Flugzeuges keine Rolle. Bemerke: In dem gegebenen Szenario geht es nicht um die Phasen Start und Landung mit allfälligen Windscherungen.

Ich möchte Bernhard Zeiter mit dieser Antwort nicht zu nahe treten, aber ich halte eine Korrektur im Sinne der Sicherheit für erforderlich und möchte hiermit den/die Leser(innen) und Pilot(inn)en auf diese Korrektur hinweisen.

Es gibt übrigens Beispiele, die von Bernhard Zeiter gemachte Aussage zu widerlegen. Hier das Beispiel der Fallschirmspringer (deren Schirm ja wie ein Flügel funktioniert), die in 11'000 ft in einer gleichmässigen Strömung von 40 Knoten am offenen Schirm fahren. Diese Fallschirmspringer fliegen bei einer aerodynamischen Eigengeschwindigkeit von beispielsweise 16 Knoten – das ist also die Relativgeschwindigkeit zur Luft - Vollkreise. Dabei ist das Sinken ohne weiteres Zutun der Springer gleichmässig. Ein gleichmässiges Sinken deutet auf eine gleichmässige Anströmgeschwindigkeit hin. Die Tatsache, dass bei diesem Manöver die Relativgeschwindigkeit der Springer zum Erdboden zwischen 24 und 56 Knoten wechselt, hat also keinen Einfluss auf das aerodynamische Verhalten des Springers bzw. seines Schirms.

Jörg Lutz, SG Thun

Rückblick auf die Flugtage Thun 2009, anlässlich der 75-Jahre-Feier unseres Flugplatzes

Die Thuner Flugtage „75 Jahre Zivilflugplatz- und Modellfluggruppe Thun“ sind am Wochenende 15./16. August 2009 bei bestem Hochsommerwetter unfallfrei und erfolgreich über die Bühne gegangen. Tausende von Zuschauern nutzten die Gelegenheit, die Besonderheiten der Aviatik hautnah am Boden und in der Luft mitzuverfolgen. Zu den Highlights zählten 80 Gastflugzeuge, davon 50 Eigenbauflugzeuge aus der ganzen Schweiz und sogar aus Würzburg BRD, sowie Nacht-Modellflugvorführungen des Teams Night-Hawks aus Willisau.

Der Rundflugbetrieb mit den zwei Antonov, den Flugzeugen der MFGT und Helikopter der MOUNTAIN-Flyer war schon am Samstag für beide Tage vollständig ausgebucht! Weil das Jubiläumsprogramm keine traditionelle Flugshow beinhaltete, konnten die Rundflugorganisationen durchgehend operieren.



Einer der beiden Antonov



Ebenfalls nonstop in der Luft waren die Tandem-Fallschirmspringer der Skydive Interlaken, welche Sprünge aus dem Helikopter aus 4000 Meter Absprunghöhe anboten.

Nun gehören die Flugtage Thun 2009 der Vergangenheit an. Wir hoffen, dass sie uns noch lange in guter Erinnerung bleiben werden. Um es vorweg zu nehmen, aus meiner Sicht waren die Flugtage 2009 ein voller Erfolg! Nicht zuletzt dank des Bilderbuchwetters, der mustergültigen Mithilfe der Mitglieder beim Auf- und Abbau sowie an den zwei Festtagen.



Die „rote Kirsche auf der Torte“ spendierte aber die Modellfluggruppe mit der einzigartigen und an Schönheit nicht zu übertreffenden Nachtdarbietung der Night-Hawks, Willisau! Bilder können auf der Internetseite der Modellflieger bewundert werden.



Dem Motto „nebeneinander und miteinander“ konnte voll nachgelebt werden. So konnten wir mit unseren Nachbarn auf dem Flugplatz ein Glas Wein trinken und alle Einwohner der umliegenden Dörfer und der Stadt Thun einladen, unsere Darbietungen besuchen zu kommen, ohne Eintritt verlangen zu müssen. Dieser Entscheid erwies sich, in den heute wirtschaftlich schwierigen Zeiten, sicher als förderlich für unseren Flugplatz. Und so hoffen wir gerne, dass wir während der Flugtage aus möglichen Flugplatz-Gegnern Freunde machen konnten.

Für unsere kleinen Gäste gab es einen Kinderhort mit Hüpfburg sowie u.a. einem Zeichnungs-wettbewerb, welcher bei über 50 Kindern Anklang fand. Adrian Gottier (seine Zeichnung hängt im Beizli an der Wand) belegte



mit seiner Helikopter Zeichnung den 1. Rang. Er gewann einen Berner Alpen-Rundflug mit seinen Familienangehörigen.

Die Abrechnung des Anlasses liegt noch nicht vor. Es wird kein Gewinn erwartet, allenfalls ein Null-Summen-Resultat. Dies ist darauf zurückzuführen, dass für einen Event mit über 50 Personen sofort strengere Vorschriften gelten (zusätzliche Toiletten, Sanität, Bewachung, Versicherung, Verkehrsdienst, Bewilligungen, Zelte, Tische, Kühlschränke...) und dies alles verursacht Kosten.

Das grösste Geschenk, das wir neben dem mustergültigen Wetter entgegen nehmen konnten, war, dass wir keinen Unfall verzeichnen mussten, auch nicht einen Bagatellfall!

Meinen herzlichen Dank möchte ich all jenen aussprechen, welche tatkräftig zum Gelingen der Flugtage Thun beigetragen haben. Denn einer alleine kann so etwas nicht stemmen. Sehr gefreut hat mich auch, dass mehr als die Hälfte aller Mitglieder des Flugplatzvereins Thun, also über 150 Personen, das vom FVT offerierte Apéro am Samstagabend besucht haben.

So freuen wir uns auf unseren 100-jährigen Geburtstag, dann vielleicht wieder mit Flugschau? Doch das wissen die Götter und die sagen's nicht!

Christian Santschi

Präsident OK Thuner Flugtage + Flugplatzverein Thun

75 Jahre Flugplatz Thun; eine kleine Bildergeschichte der „Flüger Chilbi“



Der LSZW ist 75 Jahre alt und bereit, seine Geburtstagsgäste zu empfangen...



...und sie kommen, die Cessna 145,



die Boeing Stearman,



die Tiger Moth,



die Antonov AN2,



Max Brügger, der Colibri-Konstrukteur



und viele andere Raritäten.

Am Sonntag in der Früh machte die „GOST-Staffel“ einen Besuch bei den Freunden in LSZP, welche ebenfalls ein Fly-In organisiert hatten.





um dann bald wieder auf die „Posten“ auf dem Flugplatz Thun zurück zu kehren.



Hier ist Klein und Gross mit der Aviatik beschäftigt, sei es mit der motorlosen,



um sich selber mal ans Steuer zu setzen



oder einfach die über 80 Gastflugzeuge und noch viel mehr Modellflugzeuge anzuschauen,



bis Gross und Klein
sich wieder von
unserem schönen
Flugplatz
verabschieden.

Schön wars, so viele illustre, spezielle und liebe Gäste zu haben. Kommt wieder mal vorbei, wenn es Euch gefallen hat!

Heinz Lang, GOST-Obmann

Marchandise-Artikel THUN AIRFIELD

Sicher ist der innere Zusammenhang eines Vereines wichtiger, als der nach aussen getragene, sichtbare. Da wir aber schon seit einigen Jahren stark an unserem inneren Erscheinungsbild gearbeitet haben, ist es nun an der Zeit, unser positives Gedankengut in vielfacher, sichtbarer Form der Einigkeit, nach aussen zu tragen.

Der Anfang wurde im Frühling 2009 gemacht mit den THUN-AIRFIELD-Fahnen am Eingang des Flugplatzes, neben dem B-Büro und der neuen Beschriftung des Motorflug-Hangars. Es folgten die Tischsets im Beizli, unsere CREW-T-Shirts während den Flugtagen Thun und nun als letztes, unser Marchandise-Sortiment. Wir wollen unser zweites Motto **“schön, sauber, sicher und freundlich”** mit unseren Artikeln, sichtbar nach aussen tragen.

Das Artikelsortiment sowie die Preisliste können diesem Heft entnommen werden.

Bei Hansueli Stauffer und später auch in unserem Beizli, können die Werbeträger auf dem Flugplatz vor Ort bezogen und bezahlt werden. Wir prüfen gegenwärtig auch noch weitere Verkaufskanäle.

Neben den in der Preisliste aufgeführten Artikel, kann man auch Rot- und Weisswein zum Einstandspreis von je CHF 8.- pro eine 5 dl-Flasche kaufen. Hinter der THUN-AIRFIELD-Etikette verstecken sich ein gut mundender Johannisberger oder ein Pinot Noir du Valais.

Also, alle die sich mit dem Flugplatz Thun identifizieren können, kaufen (wie der Präsident es auch getan hat) je mindestens einen Artikel von allem. Es macht Spass, wenn man an etwas Funktionierendem und Schönen angehören darf!

Christian Santschi
Präsident Flugplatzverein Thun



Preisliste



Pin, CHF 5.00



Uhr, CHF 50.00



Cap, CHF 15.00



Kugelschreiber, CHF 2.00



Sackmesser, CHF 20.00

FVT/SAC/16.09.09/V1.1



T-Shirt, CHF 15.00



Warnweste, CHF 20.00

Umhänger
CHF 5.00





Inserat TC-Net

Entstehungsgeschichte unseres Flugplatzes.

Der AeCS Berner Oberland wurde am **22. September 1933** im Restaurant **Maulbeerbaum in Thun gegründet** und wird dieses Jahr **75 Jahre alt**.

Somit sind auch die SGT, die MFGT und die Modellbaugruppe so alt. Natürlich auch der Zivilflugplatz. Damals bestanden schon eine Ballongruppe, ein Gleitflugverein und eine Modellbaugruppe in der Gegend.

Eigentlich ist die Thuner-Allmend aber schon seit bald 100 Jahren ein Flugfeld! Bereits im September 1911 wurden mit einem Blériot-Eindecker und einem 15 PS Anzani-Motor, und mit einer Druckpropeller-Konstruktion von E. Schmalz mit einem 25 PS Anzani-Motor auf der Allmend Flugversuche durchgeführt.

Mit dem Blériot gelangen kurze Geradeausflüge. Die Konstruktion von E. Schmalz führte ausser einigen Hüpfen keinen Flug aus.

Im Jahre 1912 tauchte ein E. Schwarz aus Bern mit einer Eigenkonstruktion, die mit einem 30 PS der Rheinischen Aerowerke ausgerüstet war, für Flugversuche auf der Allmend auf. Dem Piloten E. Schwarz gelangen Flüge von einigen hundert Metern. In März 1913 machte Schwarz aber bei der Landung einen Kopfstand wobei der Flugapparat zerstört wurde.

Auch Oskar Bider landete im April 1913 von Bern kommend auf der Thuner-Allmend.

Oskar Bider befand sich auf Trainings- und Rekognoszierflügen für seine beabsichtigte Alpenüberquerung.

Am 13. Juli 1913 gelang Bider dann die Alpentraversierung von Nord nach Süd über das Jungfraujoch mit der Landung in Mailand.



Blériot

Mit Ausbruch des ersten Weltkrieges wurde die K+W mit der Konstruktion und dem Bau von Militärflugzeugen beauftragt. Dazu wurden auf der Allmend Hallen gebaut und eine Piste mit Richtung 23/05, sowie eine Notlandepiste 33/15 eingerichtet.

Die fliegerischen Aktivitäten in Thun inspirierten die Thuner Behörden kurz nach dem Ende des Krieges ein Projekt für einen internationalen Grossflughafen in Thun in Auftrag zu geben. Der Flughafen sollte eine Seestation für Wasserflugzeuge und eine Landstation für Landflugzeuge enthalten. Die Seestation wäre in der Lachen/Seeallmend errichtet worden, während der Landflugplatz möglichst nahe der Seestation im Gwatt/Neufeld liegen sollte.

Das Projekt wurde vom AeCS, den Verkehrsvereinen und den Hoteliers des Oberlandes sehr befürwortet. Die Burgergemeinde Strättligen hatte gegen die Seestation nichts einzuwenden. Die Landabgabe im fruchtbarsten Bauerngebiet rief aber den energischen Protest der ansässigen Bauern hervor.

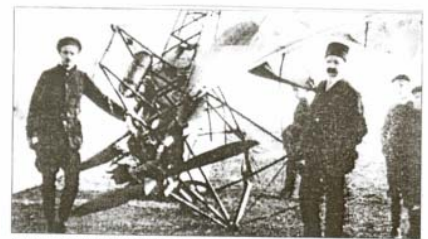
Die Expertise des Luftamtes sprach sich positiv für die Seestation aus. Den vorgesehenen Standort für den Landflughafen bezeichnete das L+A als ungünstig, speziell im Hinblick auf die in Zukunft zu erwartenden Grossflugzeuge. Das L+A empfahl die Verlegung des Projektes in die Gegend der heutigen Burgerallmend eventuell unter Beizug des Militärflugplatzes. Das Gesuch dazu an die Generalstabsabteilung wurde abschlägig beantwortet.



Mit der Eigenkonstruktion von Schenke wurden 1911 erste Flugesuche unternommen.



Der Aeroplan von Erwin Schwarz im Jahre 1912 auf der Thuner Allmend.



Im März 1913 machte der Aeroplan bei der Landung einen «Kopfstand».

Blériot

So brachte die Bauernsamen gemeinsam mit dem Militär, ein für die damalige Zeit fortschrittliches und futuristisches Projekt zu Fall. Ein Projekt, das geeignet gewesen wäre das Verkehrsbild des Kantons Bern, ja der ganzen Schweiz massgeblich zu beeinflussen.

Zu diesem Zeitpunkt lagen bereits Offerten für Bauten vor. Kloten existierte noch nicht und in Dübendorf und Genf waren nur Graspisten in Gebrauch.

Im Nachhinein muss man sich fragen: Schade? Oder sollen wir für diese Entwicklung dankbar sein?

Der Flugzeugbau in der K+W brachte zahlreiche Leute in Verbindung mit der Luftfahrt. Anfang der 30er-Jahre wurde deshalb der Wunsch nach einem aktiven Flugverein immer lauter. So wurde am 22. September 1933 unter der initiativen Geburtshilfe von Willy Farner, Flugzeugkonstrukteur aus Grenchen, die Sektion Thun des AeCS gegründet.

Die neue Sektion besass noch kein Flugzeug und keinen Landeplatz. Die Vereinsleitung stellte beim Militärdepartement ein Gesuch zur Benützung des Militärflugplatzes an den Wochenenden. Gleichzeitig wurde eine WF 7 bei W. Farner bestellt.

Die WF 7 war sofort verfügbar. Die provisorische Bewilligung zur Benützung des Flugplatzes an Sonntagen dauerte etwas länger.

Ende Mai 1934 traf das für die Motorflieger gekaufte Motorflugzeug ein. Eine 2-plätzig Klemm L 25 1a mit einem 40 PS 5-Zylinder Sternmotor.



Klemm, nun im Museum München

Der neue Klub war immer noch ohne definitive Bleibe. Es fehlten ein Hangar und ein Flugfeld das nicht nur an Sonntagen benutzt werden konnte

Mit der Direktion der Militärflugplätze und der Waffenplatzverwaltung wurde über den Bau eines Hangars auf der Allmend verhandelt. Aus den Verhandlungen resultierte der Vertrag vom 16.9.1935, welcher der Sektion erlaubte, einen Hangar im Ausmass von 18 x 20 m auf dem zugewiesenen Gelände im Lerchenfeld zu erstellen. Dieser Vertrag wurde am 20.9.1935 von Bundesrat Minger persönlich ratifiziert und war auf Zusehen hin bis zum Widerruf gültig.

Der Hangar musste als rasch zerlegbare Fahnisbaute, die jederzeit entfernt werden konnte, konstruiert werden. Herr Zingg, damaliger Sektionspräsident, war Bauingenieur und lieferte die statischen Berechnungen und die Baupläne gratis. In der Folge erging an die Fa. Frutiger in Oberhofen eine Offertenanfrage.



Der Flugbetrieb, der praktisch nur an Sonntagen auf dem Militärgelände möglich war, veranlasste die Klubleitung, die Möglichkeit der Erstellung eines anderweitigen Fluggeländes zu prüfen. Dazu wurde eine Kommission aus Vertretern des AeCS, des eidg. Militärdepartements, der Gemeinde und Burgergemeinde, der Verkehrsvereine und der Gemeinde Uetendorf gebildet.

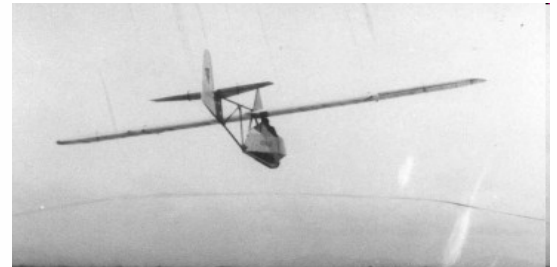
Aus der Arbeit dieser Kommission erging 1935/36 eine Offerte an die Sektion Thun zur Erstellung eines Zivilflugplatzes im "Widi" bei Uetendorf.

Gemäss damaligen Berechnungen sollten die Kosten inklusive einem Flugzeugschuppen für 6-8 Flugzeuge, Fr. 24'000.- nicht übersteigen. Der Gemeinderat von Uetendorf wollte seine Dienste bei der Landabtretung zur Verfügung stellen. Ausserdem wollte die Gemeinde einen Baukostenbeitrag von Fr. 12'000.- beisteuern.

Es ist nicht nachvollziehbar warum die damaligen Sektions-Obristen dieser Offerte nicht so fort zugestimmt haben! Bedenke: 50 % Subvention!

Die Sektion verfügte damals über das folgende Flugmaterial:

Segelflug: 1 WF 7, 1 WF 8, 1 Prüfling, 1 Zögling, 1 Grunau-Baby + 1 Autowinde



Motorflug: 1 Klemm L 75 Ia, HB-UFA 40 PS Salmson1, Bücker Jungmann
HB-UF1 80 PS Hirt



Damit wurde der Bau eines eigenen Hangars unabdingbar.

Obschon die Zivilflugplatzfrage mit der Gemeinde Uetendorf noch nicht geklärt war, beschloss der Sektionsvorstand, den projektierten Hangar auf der Allmend für Fr. 15'000.- in Auftrag zu geben. Die Fa. Frutiger erbaute dann den Holzhangar innert 3 Monaten, so dass ab Sommer 1936 alle Flugzeuge untergestellt werden konnten. Der Hangar hatte kein Licht, kein Wasser und einen Naturboden.

Die Gemeinde Thun leistete einen Baubeitrag von Fr. 7'000.- aus einem Hangarfond.

Der neue Hangar, mangelndes Geld, sowie die Tatsache, dass neu auch am Samstagnachmittag das Flugfeld zur Verfügung stand - sofern das Militär die Allmend frei gab - liess die Uetendorfer-Offerte im "Widi" langsam in Vergessenheit geraten. So pendelte sich in der zweiten Hälfte ein moderater Flugbetrieb ein.

Beim grossen internationalen Flugmeeting in Dübendorf im Jahre 1937 wurde auch Militärvergleichsfliegen veranstaltet. Das brachte dem Flugplatz Thun als Hochburg der Schweizer Militärfliegerei einige ausländische Besuche.

So machte ein gewisser Oberst Ernst Udet von sich reden als er eine der ersten ME 109 in Thun vorführte. Bei seinen Evolutionen touchierte er die Fahrleitung der Burgdorf-Thun-Bahn und musste im Schwäbis notlanden. Diese Landung war für den späteren Generalluftzeugmeister des dritten Reichs weniger glanzvoll, wurde doch seine neue ME 109 vollständig zerstört.



ME 109

Am 1. September 1939 griff Deutschland Polen an. Der zweite Weltkrieg begann!
Am 2. September 1939 verfügte der Bundesrat die erste Kriegsmobilmachung. Thun erhielt einen Fliegerhorst und der Flugbetrieb für die Sektion wurde sofort eingestellt. Die verbliebenen Flugzeuge wurden im Gebälk des Hangars verstaut, und die frei gewordene Halle dem Armeemagazin vermietet.

Ironischerweise richtete die Direktion für Militärflugplätze auf dem von der Gemeinde Uetendorf angebotenen Gelände einen Feldflugplatz ein. In Uetendorf wurde eine Fliegerkompanie einquartiert. Ein Schutzbunker des Flugplatzes ist noch heute kurz vor der Autobahnzubringerstrasse sichtbar.



In den Kriegsjahren wurde vor dem Hangar eine Kartoffelpflanzung und Garten angelegt. Die Anbauschlacht Wahlen!

Die Flugabteilung der K+W verlegte die Flugzeugfabrikation nach Emmen. Der Umzug begann 1943 bis 1944. Mit dem Verschwinden der K+W-Flugzeuge verschwanden auch etwa 50 % der Sektionsmitglieder.

Frühjahr 1945, der Krieg ist zu Ende! Gott sei Dank!

Die Sektion erwacht und beginnt sein Flugmaterial in Stand zu setzen. Die erste Beleuchtung wird im Hangar eingerichtet. Es ist - man staune - eine 4-flammige Gasbeleuchtung. Vor dem Hangar wird ein Benzintank in die Erde versenkt. Durch die Gärten vor dem Hangar wird sehr zum Leidwesen der Pächter ein Rollweg gerodet.

Die Klemm wird wieder flugtüchtig gemacht und aus USA-Beständen wird 1946 eine fast neue Piper L4 mit 65 PS-Contimotor gekauft. Der Kaufpreis betrug Fr. 1'500.-.

Das Militär führte Versuche mit dem neuen Düsenflugzeug Vampir in Thun durch. Es stand eine Erweiterung des Militärflugplatzes zur Diskussion. Dazu wurde ein Stück Land von der Burgergemeinde für die Erweiterung der Piste 33/15, benötigt. Die Burgergemeinde verweigerte jedoch die Landabtretung.



Piper L 4



Vampir

Das hat 1953 zum Entschluss des Militärdepartements geführt, den Militärflugplatz in den nächsten zwei Jahren bei der Einführung der Vampir Düsenkampfflugzeuge, zu schliessen.

Thun wurde 1953 zum ersten Stützpunkt der neuen Rettungsflugwacht. Der Sektionspräsident fungierte als Einsatzleiter.

Auf Ende 1955 wurde der Militärflugplatz geschlossen. Am 12. Dezember verliess um 14.45 Uhr das letzte Militärflugzeug Thun in Richtung Emmen.

Damit nahm eine 40-jährige Tradition in Thun ein Ende. Sehr zur Freude der Lärmgegner! Es gab aber ein böses Erwachen als die Panzer nach Thun verlegt wurden. Diese lärmten nun Tag und Nacht.

Bei der Aufhebung des Militärflugplatzes musste die Sektion über den Status des Flugplatzes mit dem Militärdepartement neu verhandeln. Neu gingen die Unterhaltskosten auf die Sektion über und ein kleiner Jahreszins von Fr. 1'000.- wurde ausgemacht.

Beinahe verloren wir 1960 unseren Flugplatz doch noch! Der Sektionspräsident stellte im Verein mit einigen Vorstandsmitgliedern der HV vom 1. Juli den Antrag, den Flugplatz Thun aufzugeben, den Hangar der Eidgenossenschaft zu verkaufen und in Reichenbach einen neuen Klub zu gründen.

Die Mitglieder waren zum Teil empört und verlangten zur Behandlung dieser Frage eine ausserordentliche HV, da dieses Geschäft nicht in der Traktandenliste aufgeführt war.

Die a.o. HV vom 8.10. beschliesst, den Flugplatz Thun weiter zu betreiben. Darauf demissioniert der grösste Teil des Vorstandes und gründet mit einer Gruppe abgespaltener Piloten die MFG-Reichenbach.

Da die Liquidation des Flugplatzes Thun bereits eingeleitet war, bedurfte es grosser Anstrengungen seitens der Sektion und einzelner Mitglieder, alles wieder rückgängig zu machen. **Die Erhaltung unseres Flugplatzes ist vor allem dem Betreiben der Herren Breu, Jakob, Stücker, Oesch und Urfer zu verdanken.**

Die Autobahnplanung im Raume Thun nahm Gestalt an. Nach den ersten Planaufgaben 1961 wurden alle interessierten Kreise zur Stellungnahme aufgerufen. Die eidg. Betriebe erhoben Einspruch gegen die Autobahnführung und verlangten die Verlegung unter die Allmend. Ein neuer Entwurf sah vor, auf dem Autobahntunnel eine Flugpiste anzulegen. Die Sektionsobrigkeit nahm diese Chance nicht wahr oder distanzierte sich aus unerfindlichen Gründen von diesem Projekt.

Wegen einigen Vorkommnissen und Disziplinlosigkeiten schloss das L+A am 31.7.64 den Flugplatz Thun. Eine a.o. HV vom 4.9.64 bestellte einen neuen Flugplatzchef und nach einigen Demargen wurde der Flugplatz wieder frei gegeben.

Wegen dem Autobahnbau musste die Piste 1967 zum ersten Mal und im folgenden Jahr erneut verlegt werden.

Die Waffenplatzverwaltung verlangte 1997 eine neue Fassung des Nutzungsvertrages. Der neue Vertrag enthielt eine über Fr. 12'000.- erhöhte Miete für das Gelände. Die Segelfluggpiste wurde 1999 saniert.

Interessant, dass heute eine Hartbelagpiste gefragt ist, während die Sektionsobrigkeit im Jahre 1961 die fast Gratislieferung einer Betonpiste im Ausmass von 20 x 800 m beim Autobahnbau überhaupt nicht zur Kenntnis nahm und auf die Offerte nicht einging.



2008 geplante, aber vom VBS nicht bewilligte Hartbelagpiste

Damit liebe Fliegerfreunde ist der Werdegang unseres Flugplatzes auf seiner ganzen Länge skizziert. Mein Bemühen war es, den Werdegang des Flugfeldes nicht mit Ereignissen des Clubs oder mit Personen zu vernetzen. Wo das trotzdem stattgefunden hat soll dies zum besseren Verständnis dienen.

Die wenigsten Mitglieder haben einen Überblick auf die Geschichte unseres geliebten Flugplatzes. Da der Start zu meinem allerletzten Flug ohne Wiederkehr immer näher rückt, lege ich Wert darauf mein Wissen mit diesem Aufsatz den jüngeren Generationen zu übermitteln.

Charly Berner

Anmerkung:

Der Autor dieses Artikels, Herr Charly Berner, ist ein Ehrenmitglied des Flugplatzvereins Thun (FVT).

Charly Berner war massgeblich am Erhalt und der Weiterentwicklung unseres Flugplatzes beteiligt!

Er setzt sich auch heute noch tatkräftig für das AIRFIELD THUN ein.

Wir danken Dir Charly, ganz herzlich für dein ständiges Engagement zu Gunsten unseres Flugplatzes!

*Der Präsident FVT
Christian Santschi*



Charly Berner

**Inserat
Jost Druck AG**

Thuner Flugtage 2009

In diesem Jahr feiert ja bekanntlich die Modellfluggruppe Thun sowie der Flugplatzverein Thun jeweils ihr 75-jähriges Jubiläum. Mit den Thuner Flugtagen wurde dieses **Doppeljubiläum** am 15. + 16. August 2009 zusammen mit sämtlichen FVT-Spartenvereinen auf der Thuner Allmend gebührend gefeiert.

Nun, beim Verfassen dieser Zeilen sind die Thuner Flugtage bereits einen Monat vorbei und der Herbst hält langsam aber sicher Einzug.

Eins vorweg, die Thuner Flugtage waren ein **voller Erfolg!** Die ausschliesslich **positiven**, ja oft sogar **begeisterten Feedbacks** aus der Thuner Bevölkerung sind der dankbare Lohn für die intensiven Vorbereitungs- und Durchführungsarbeiten.



Infrastruktur Aufbau am 14. August 2009 - *mehr Bilder online im WebAlbum: www.mgthun.ch*

Im Januar 2009 wurde den Mitgliedern der Modellfluggruppe Thun das **Detaillkonzept** der Thuner Flugtage im Bereich Modellflug vorgestellt. Direkt nach der HV wurde mit der intensiven **Helfer- und Piloten-Rekrutierung** begonnen, welche am 15. Juni erfolgreich abgeschlossen werden konnte.

Nach der abgeschlossenen **Einsatz-Feinplanung** konnten am 17.7.2009 sämtliche Piloten und Helfer mit den detaillierten Einsatzplänen über ihre jeweiligen Einsätze schriftlich informiert werden. **ready for take off!**

Insgesamt standen an den Thuner Flugtagen im Bereich der Modellfluggruppe Thun bei den Tagesprogrammen **75 Helfer** und **47 Piloten** im Einsatz. Vorgeführt wurden **125 Modellflugzeuge** aufgeteilt in insgesamt 9 Sparten.

Rechnet man noch die **NightHawks-Crew** dazu, so waren über **90 Helfer**, an die **80 Piloten** und weit über **150 Modellflugzeuge** im Einsatz!



(v.l.n.r.) Flight Line Team, Nachwuchspiloten, Jugendförderung, Hawk von Martin Sannwald



Transport Logistik, Nachwuchs-Fotografen und Profi Video Journalisten Team

Das Modellfluggelände auf der Thuner Allmend verfügt über keine fixe Infrastruktur. Somit musste für die Thuner Flugtage in einer umfangreichen Logistik-Arbeit das komplette Flugfeld eingerichtet werden. Dank der zahlreichen Helfer konnte dies reibungslos wie auch speditiv durchgeführt werden.

Zum 75-jährigen Geburtstag der Modellfluggruppe Thun gibt es ein äusserst interessantes **Jubiläumsbuch**. Berichte aus der Sicht von den Pionieren und Mitwirkern, aus den Anfängen der Modellflug Pionierzeit bis zum heutigen High Tech Zeitalter garantieren einen äusserst interessanten Lesestoff!

Die Thuner Flugtage wurden von einem professionellen Video Journalisten Team „digital“ festgehalten. Im Verlauf des Herbsts wird diese eindruckliche **DVD** verfügbar sein. Ein DVD-Trailer ist bereits online verfügbar. DVD- und Jubiläumsbuch-**Vorbestellungen** sind bereits unter www.mgthun.ch möglich.

Mit dem eindrucklichen **Nachtflugprogramm** der **NightHawks** wurde den Thuner Flugtagen definitiv noch das „Tüpfli auf den i“ gesetzt! Die Zuschauer wurden regelrecht vom Hocker gerissen (wenn's denn auf der Allmend Hocker gehabt hätte ☺). Bilder sagen hier mehr als tausend Worte...



Nachtflugfotos © 2009, Marc Baumgartner

Tipp: unter www.mgthun.ch ist ein umfangreiches WebAlbum von den Thuner Flugtagen verfügbar. Ein online Besuch der Modellfluggruppe Thun lohnt sich auf jeden Fall!

Wer die **Nachtflugshow** nicht besuchen konnte, der hat in der Tat ein spektakuläres Programm verpasst! Nun, im 2010 wird es wieder eine Gelegenheit geben die **NightHawks live** zu erleben. Allerdings nicht auf dem Flugplatz Thun sondern in Willisau. Die NightHawks feiern am 3. / 4. / 5. September 2010 auch ein Jubiläum: **20 Jahre Modellfluggruppe Willisau**.



www.flyingdays.ch
willisau
03./04./05. sept. 2010

Jubiläumsflugtag
20 Jahre Modellfluggruppe Willisau

Modell und Originalflugvorführungen
Grossfeuerwerk
Nachtflug mit den Night Hawkes

info@flyingdays.ch



NightHawks Pilot Reto Marbach mit dem fliegenden Rasenmäher

Bei den Thuner Flugtagen war es u.a. das Ziel, dass wir den Hauptanteil der Flugvorführungen selber bestreiten. Dieses Ziel haben wir erreicht! Natürlich dürfen bei Modellflugtagen auch nicht entspr. Publikumsmagnete fehlen. So unterstützten uns bei den Tagesprogrammen insgesamt 8 **Showpiloten** mit teils nationaler wie auch internationaler Bekanntheit (u.a. CH- & Weltmeister).



Wir konnten die Thuner Flugtage **unfallfrei** durchführen! An dieser Stelle möchte ich mich auch noch speziell bei allen MGT'lern, Angehörigen und Freunden bedanken, welche tatkräftig mit angepackt haben. Merci!



Natürlich geht auch ein spezieller Dank an unsere externen Modellflugkollegen, sprich Showpiloten, Speaker, Senderdepot...! Auch hier bestätigen uns die enorm **positiven Feedbacks** von erfahrenen Showflug-Spezialisten und Szenenkennern, dass wir mit den Thuner Flugtagen 2009 im Modellflugbereich einen gelungenen Anlass durchgeführt haben und zum Teil sogar auch neue Zeichen gesetzt haben! Merci auch für die zahlreichen Spenden!

Im Vorfeld stand da natürlich auch noch eine sehr intensive und zum Teil auch „nervenaufreibende“ Vorbereitungszeit. Galt es doch auch mehrfache „**mooving targets**“ rund um das Gesamtprojekt Thuner Flugtage „Manntragend, Modellflug“ zu meistern. ➔ **Fazit: Der Aufwand hat sich gelohnt!**

Dankesworte gäbe es noch für sehr viele Personen, allerdings wird der Platz etwas knapp. Am Schluss möchte ich es aber nicht versäumen, speziell unserem Flugplatzchef Hansueli Stauffer für die **super Zusammenarbeit** zu danken!

Miteinander und nebeneinander konnten bei den Thuner Flugtagen unter ALLEN Beteiligten eindrücklich gelebt werden, weiter so!

Mit der **Fliegerfilm-Matinée** schliesst die MG-Thun im Spätherbst 2009 das Jubiläumsjahr gebührend ab. Mehr demnächst unter www.mgthun.ch

René Walther

Präsident der Modellfluggruppe Thun, rene.walther@mgthun.ch

Praga Baby, nach 35 Jahren wieder in Thun zu sehen!

Nach 35 Jahren, durfte das Thuner **Praga Baby** wieder in sein Element zurück kehren und seinen zweiten Jungfernflug ab Langenthal erleben. Unsere beiden GOST-Mitglieder, **Fritz und Andy Moser** haben dem „Baby“ in jahrelanger Kleinarbeit wieder ein schönes „Gewändli“ verpasst und ihm Leben eingehaucht!



1974 in Thun



2009, noch nicht in Thun

Es ist geplant, dass dieses Bijou am **10.10.2009** anlässlich der **Tour de Cervelat** auf unserem Flugplatz in **Thun** besichtigt werden kann. Es wäre schön, wenn uns das jüngste Mitglied der GOST Flieger Familie nicht nur besuchen würde.





Ein, vor zwei Monaten gestelltes Gesuch um Hangarierung im Motorflughangar wurde vom Vorstand der Motorfluggruppe abgelehnt. Vielleicht gibt es aber doch eine Möglichkeit, dieses Flugzeug wenigstens vorläufig in Thun zu stationieren, bis es später im geplanten GOST Hangar untergebracht werden kann. Dieser einzigartige Flieger und erhaltene Teil unserer Flugplatzgeschichte gehört wieder nach Thun!

Der Flugplatzverein Thun (FVT) und die GOST gratulieren und danken den beiden Erbauern, Fritz und Andy für diese tolle Leistung und das grosse Durchhaltevermögen!

Christian Santschi, Flugplatzverein Thun
und Heinz Lang, GOST

**Inserat
A&I**

Achtung! Neue Vorlage!

Ein ganz normaler „Freitag“

Das Handy läutet oder schnarrt oder was immer diese Dinger heutzutage tun... Ich liege auf dem Zahnarztstuhl kopfunter und mindestens 4 Hände und viele Finger sind in meinem Munde. „Gehen Sie ruhig ran“, meint der Zahnarzt; schön, wie soll ich denn reden mit vollem Mund? So drücke ich die rote Taste und mindestens vorläufig ist das Ding ruhig. Das Einsetzen der neuen Krone geht in die Endrunde, mittlerweile sind auch Watteröllchen zwischen der Zahnreihe und den Wangen und wiederum läutet das Handy. Da sich ausser den Watteröllchen nichts Fremdes in meinem Mund befindet gehe ich ran. „Hier Barbara Gusset, du hast doch einen Artikel versprochen für die Aero-Info und heute ist Redaktionsschluss und noch fehlt dein Beitrag“, tönt es aus dem Ding. Mit schlechtem Gewissen und gedämpfter Stimme verspreche ich heute Abend zu liefern. Dass ich schon die ganze Woche vor dem Computer sitze und schreibe und wieder lösche, was da steht interessiert wohl kaum, die Nöte der Schriftsteller nimmt keiner zur Kenntnis.

Ein ganz normaler Freitag war's im Juli und wir waren auf dem Weg nach Basel. Das Basel Tattoo um 22:00 Uhr, davor noch ein Nachtessen mit Freunden stand auf dem Programm. Das Handy läutet. Am anderen Ende ist Bernhard Egloff, der Fluglehrer aus Reichenbach. Ihn hatte ich vor wenigen Tagen in Ecuwillens getroffen; er war als Fluglehrer in einem Sphair-Kurs beschäftigt. Nun erzählte er mir, dass sie am Tag zuvor noch knapp vor dem Gewitter landen konnten, aber die Zeit reichte nicht mehr das Flugzeug in den Hangar zu schieben. In der Folge wurde ihre Cessna durch Hagelschlag schwer beschädigt und für den am kommenden Montag neu beginnenden Sphair-Kurs müsse eine Cessna C-172 eingemietet werden. „Könnt ihr eine C-172 entbehren?“ war seine Frage. Ich verwies ihn an Peter Bylang, unseren technischen Chef, da ich keine Angaben hatte über Buchungen unserer Clubmitglieder und den auf den Maschinen verbleibenden Flugstunden. Von Peter hätte er meine Handynummer erfahren und wollte eigentlich nur wissen, ob wir überhaupt gewillt seien ein Flugzeug abzugeben, weitere Details müssten sowieso mit den Verantwortlichen des Clubs von Ecuwillens geklärt werden.



Mittlerweile sind wir in Basel angekommen, haben das Hotel betreten und wiederum klingelt das Handy. Herr Mory aus Ecuwillens möchte unsere Mietbedingungen wissen; ob wir das Flugzeug auch „trocken“ vermieten. Ich gebe ihm die verlangten Daten und setzte mich nun meinerseits mit Peter Bylang in Verbindung. Wir müssten die HB-CIE ausmieten, wegen der grösseren Anzahl verbleibender Stunden bis zum Check, diese sei aber in der kommenden Woche von mehreren Piloten gebucht. Allerdings bestünde die Möglichkeit unsere Piloten auf die HB-CIT umzubuchen, was aufgehen würde ausser in zwei Fällen, wo diese Maschine auch schon gebucht sei. Wir vereinbarten mal abzuwarten, bis die Entscheidung in Ecuwillens gefallen sei.

Also weiter mit unserem Programm in Basel. Nachdem das Hotelzimmer bezogen ist, ist nun der Hund an der Reihe. Wir gehen Gassi im nahe gelegenen Kannenfeldpark. Wiederum klingelt das Telefon, Herr Mory hat mit den verantwortlichen Stellen gesprochen. Diese hätten unser Angebot angenommen und es gelte nun die Übergabe am Montag zu besprechen. Ich muss ihn noch um etwas Geduld bitten, noch seien einige Punkte auf unserer Seite zu klären. Mein Hund spielt mit einem Stöckchen und ich habe ein Büro auf einer Parkbank bezogen. Ein weiteres Telefonat mit unserem Chef Technik klärt die Übergabe des Flugzeuges am Montag; es müsse vorgängig geprüft und gereinigt werden.

Ich verspreche, die Piloten zu kontaktieren deren Flugbuchungen umgestellt werden müssen. Peter gibt mir die Nummern durch, da meine Parkbank nicht mit Telefonbuch ausgerüstet ist. An einem Freitagabend im Juli scheint keiner zu Hause zu sein, jedenfalls sind meine Bemühungen die Leute zu informieren erfolglos. Ich rufe Ecuwillens wieder an und verspreche ihnen, unsere HB-CIE für den kommenden Montag, mit unseren Piloten werde ich mich schon einigen können. Es gelang mir dann auch den ersten noch am gleichen Abend zu informieren, alle andern Umbuchungen konnte ich erst am Tag darauf mit den Betroffenen besprechen.

Nun konnte ich das Abendessen in geselliger Runde geniessen. Wir waren am Rheinufer, allerdings im Restaurant und nicht wie vorgesehen auf der Terrasse. Ein unangenehmer Wind blies und der Himmel im Westen wurde immer schwärzer. Kurz vor 21 Uhr begann es zu regnen, dann zu schütten wie aus

Kübeln, selbst das Rheinufer war nicht mehr zu sehen. Wunderbare Voraussetzungen für eine abendliche Aufführung im Freien. Pünktlich 21:40 schloss der Himmel die Schleusen, wir machten uns auf den Weg zum Kasernenhof und konnten das gebotene, musikalische Spektakel trocken geniessen. Eben, ein ganz gewöhnlicher Freitag so wie heute auch...

Tour de Cervelat

Zusätzlich ein paar Informationen. Anlässlich der letzten AeBO-Sitzung haben wir uns auf folgende Punkte geeinigt:

1. Die normalen Landetaxen des jeweiligen Flugplatzes sind zu entrichten. Essen und Getränke können durch die Tätigkeitsgruppen offeriert, oder verrechnet werden.
2. Wir haben uns auf das Callsign „Cervelat“ geeinigt. Der erste Aufruf erfolgt mit Cervelat HB-XYZ, alle weiteren mit Cervelat YZ. So sind teilnehmende Flugzeuge einfach zu erkennen.
3. Bei zweifelhaftem Wetter wird am Samstagmorgen bis spätestens 09:00 Uhr entschieden, ob die gegenseitigen Besuche mit dem Flugzeug möglich sind.
4. Bei schlechtem Wetter besuchen wir uns gegenseitig auf dem Landweg. Hauptsache die Tour de Cervelat findet statt und wir treffen uns gegenseitig im Rahmen des AeBO.

Eine grosse Teilnehmerzahl ist erwünscht. Es gibt kein schlechtes Wetter, nur ungeeignete Mittel das Ziel zu erreichen.

Hans Fuchs

Präsident Motorfluggruppe Thun

Der Lebenslauf der Klemm L 25 1

In Thun feiert dieses Jahr die Zivilfliegerei, der Zivilflugplatz, die SG, die Modellbaugruppe und die MFGT ihren 75-ten Geburtstag.

Was tut man bei so einem Jubiläum? Man veranstaltet ein grosses Flugmeeting, oder lässt es aus Kostengründen auch sein. Oder man gratuliert und wünscht für die Zukunft alles Gute und viele schöne und unfallfreie Flüge und das wär's dann!

Viel interessanter wäre doch den Lebenslauf des ersten in Thun operierenden Zivilmotorflugzeuges zu verfolgen! Wer ist interessiert?

Im Jahre 1934 kaufte die Sektion das erste Motorflugzeug für die Motorpiloten. Es war eine nicht mehr ganz jungfräuliche Occasion aus Bern und eigentlich wegen ihrer Vorgeschichte schon recht legendär.

So fangen wir doch gleich bei der Geburt der Klemm L 25 1 an mit dem Lebenslauf. Ein Ing. Hans Klemm gründete 1925/26 die Klemm-Leichtflugzeugbau GmbH in Böblingen bei Stuttgart.

Im Jahre 1927 wurde da eine Klemm L 25 1 mit der Werknummer 84 und einem Zweizylinder Mercedes-Benz Motor von 20 PS ausgeliefert. Das Flugzeug geriet in Ernst Udet's Hände, dem nachmaligen Generalluftzeugmeister des Dritten Reiches. Udet führte damit für eine Filmgesellschaft die in Grönland den Film "SOS - Eisberg" drehen wollte, Erkundungsflüge aus. Udet beanstandete die schwache Motorenleistung, und die Klemm wurde mit einem Salmson 5-Zylinder-Sternmotor von 40 PS zur Klemm L 25 1a aufgerüstet.

Im Flugbuch ist auch die Teilnahme an der Suche nach der verschwundenen Nobile Polarexpedition verzeichnet.

Im Auftrage des Reichsluftfahrtamts erforschte Udet auch den Motorflug in den Alpen. Dabei landete er auch auf Schnee im Zugspitzen-Massiv, im Diavolezza-Massiv und auf dem Jungfrauoch.

Die Landung auf dem Jungfrauoch gab deutscherseits den Anstoss, die Idee für ein Segelfluglager auf dem Jungfrauoch zu studieren.

Die deutsche Pionierpilotin Leni Reifenstahl (auch eine Legende) benutzte dann die Klemm für den Europarundflug. Mit dem gleichen Flugzeug flog Leni

Reifenstahl auch eine Afrikaexpedition.

Dieses legendäre und ruhmbeladene Flugzeug wurde hernach in die Schweiz verkauft, und erhielt die Immatrikulation CH 227.

Der erste Besitzer, Herr von Muhlen setzte sie für einen Europarundflug ein. Pilotiert wurde das Flugzeug von einem Dr. Burkhard, dem nachmaligen L+A Vizedirektor.

Das Flugzeug kam dann in den Besitz von Herrn von Mülenen, einem Mitglied der MFG Bern.

Die neue Sektion Thun erwarb dann die CH 227 vom Berner Besitzer. Der sofort aufgenommene Flugbetrieb, nur an Sonntagen gestattet, dauerte wegen der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit von SR bis SS.

Nach Inkrafttreten der neuen ICAO-Vorschriften erhielt das Flugzeug die Kennung HB-UFA:

Der Flugbetrieb rief sofort die ersten Lärmgegner auf den Plan. So ersuchte der Steffisburger Gemeinderat, in Sorge um die Sonntagsruhe der alten und kranken Menschen im Hübeli und Schwäbis um eine drastische Lärminderung und eine Verlegung der Landerichtung.

Damit feiern nicht nur der Flugplatz Thun und seine Vereine, sondern auch die Kreise der Lärmgegner ihr 75-Jahre-Jubiläum!

Der Salmson-Motor war etwas diffizil und erforderte viel Einstellarbeit, und so kaufte man zur Sicherheit bei der Fa. Farner in Grenchen einen 5-Zylinder-BMW Sternmotor von 60 PS für Fr. 150.-

Der Motor war nicht mehr betriebstüchtig und lief nicht mehr. Deshalb wurde der Motor der Firma BMW nach München zur Reparatur eingesandt. BMW untersuchte den Motor und sandte ihn zerlegt als nicht reparierbar zurück.

Im Hinblick auf einen eventuell stärkeren Motor wurde der Rumpf in der Flugabteilung der K+W durch den Einbau von Diagonalstreben verwindungssteifer gemacht und mit Sperrholz neu beplankt.

Ein Pleuelbruch im Salmson-Motor während einem Rundflug erforderte 1936 eine Notlandung bei Reutigen. Ein Ersatzmotor war sofort fällig!

Der damalige Unterhaltsbetrieb von Hr. Bolliger in Gunten, hielt entgegen der Meinung von BMW, den zerlegten Motor für reparierbar. Haupt- und Nebenpleuel sowie eine neue Kurbelwelle wurden bei BMW bestellt. Die

Motorenabteilung der K+W stellte einige neue Teile nach Muster her. Herr Bolliger baute dann den Motor wieder auf. Das L+A verzichtete auf eine Prüfung mit der Begründung, dass Originalteile von BMW und neue Teile aus der Motorenabteilung der K+W durch den versierten Unterhaltsbetrieb Bolliger zusammengebaut wurden, und dass die Beteiligten bessere Experten seien als sie dem L+A zur Verfügung standen! Wahrlich! Damals herrschte noch ein realer Menschenverstand vor!

Der alte Salmson-Motor drehte mit 2000 T/min. Der reparierte BMW Motor ergab bei 2280 T/min 60 PS. Die höhere Drehzahl machte einen neuen HEINE-Propeller mit angepasster Steigung notwendig. Reise- und Steigleistung waren dadurch merklich besser. Das Flugzeug war in der Bedienung und beim Fliegen einfach super.

Zahlreiche Thuner Piloten, darunter auch der Autor dieses Lebenslaufes, wurden in den folgenden Jahren auf der Klemm im Fliegen unterrichtet.

Der neue Motor lief ohne grosse Probleme, bis im Jahre 1939 das Deutsche Reich am 1. September Polen überfiel. Der zweite Weltkrieg begann! Der Flugbetrieb musste sofort eingestellt werden. Die Klemm wurde demontiert und mit einem Aufzug ins Gebälk des Hangars verstaut. Und dort blieb sie, bis 1945 der Krieg zu Ende ging, hängen.

Nach Kriegsende erwachte die Sektion, und begann ihr Flugmaterial wieder flugtüchtig zu machen. Durch die Pflanzungen vor dem Hangar wurde ein Rollweg, sehr zum Leidwesen der Pächter, gerodet. Damit fand die Klemm wieder Anschluss an das Flugfeld.

Bei der Jahreskontrolle 1948 wurde die HB-UFA überraschenderweise vom L+A Kontrolleur gegroundet. Leimproben ergaben eine verminderte Festigkeit.

Die Sektion demontierte das Flugzeug und zog es wieder ins Gebälk des Hangars hinauf. Der Motor mit dem Propeller wurde 1949 an der KABA ausgestellt.

Die Obrigkeit der Sektion versuchte vergeblich das gegroundete Flugzeug zu verkaufen.

Deutschland und Österreich waren in dieser Zeit durch die Weltkriegssieger in Besatzungszonen aufgeteilt. Im Inntal und in Innsbruck hatten die Franzosen das Sagen. Die Franzosen betrieben in Innsbruck einen Unterhaltsbetrieb für leichte Militärflugzeuge. In diesem Betrieb wurden einheimische Mechaniker

beschäftigt. Darunter die Herren Mattausch und Handel. Durch Thuner Piloten, die sich auf einem Auslandnavigationsflug befanden, erfuhren die beiden Herren über die verstaubte Existenz der Klemm HB-UFA in Thun und waren sofort elektrisiert!

Die Tatsache, dass die Klemm 1 25 la bereits Kultstatus erreicht hatte, und die HB-UFA als einzige Klemm mit dem 60 PS BMW-Sternmotor ausgestattet war, veranlasste Karl Handel und seinen Freund Kurt Matausch am 15. August 1950 ihr DKW-Motorrad zu satteln, um zu einer Besichtigung und die Abklärung der Erwerbsmöglichkeiten der Klemm nach Thun zu fahren. Die Obrigkeit der Thuner Sektion war erfreut, dass sich Interessenten für die Klemm meldeten.

Die HB-UFA wurde den Österreichern gegen einen Hangaranstrich verschenkt! Die österreichischen Mechaniker möbelten das Flugzeug flugklar auf, und mit dem Segen des L+A flogen die beiden Mechaniker am 25.9.1950 um 13.00 Uhr nach Innsbruck ab.

Trotz der vom Schweizer Kontrolleur festgestellten verminderten Leimfestigkeit, leistete die Klemm in der Folge ihren Flugdienst bis ins Jahr 1964 ab Innsbruck. Im Jahre 1964 wurde die Klemm ausser Dienst gestellt und dem technischen Museum in München verkauft

Bei der Firma BMW, ebenfalls in München, hatte sich inzwischen eine Stiftung zum Erhalt historischer Motorgeräte mit BMW-Motoren gebildet. Diese Stiftung hat die Klemm vom technischen Museum übernommen und zwar nur wegen dem BMW-Sternmotor!

Das Flugzeug wurde dann in Oberpfaffenhofen komplett restauriert, wieder flugtüchtig gemacht und in den ursprünglichen Zustand gebracht.

Es ist beabsichtigt das Flugzeug zum 100 Jahre-Jubiläum der bayrischen Motorenwerke im Jahre 2007/8 der Öffentlichkeit vorzuführen.

Das Flugzeug soll in Zukunft an Oldtimerflugtagen dem Publikum Zeugnis ablegen über die Qualität der bald 100-jährigen Technologie.

Damit endet bis auf weiteres, die Lebensgeschichte unseres ersten Motorflugzeuges. Den Thunern ist bis heute überhaupt nicht bewusst, welche flugtechnische Rarität mit Kultstatus sie da ohne weiteres aus den Händen gegeben haben.

Charly Berner

Thuner Kunstflugtage 2009 – ein genüsslicher Saisonabschluss

Individuelle Weiterbildung vor dem Einwintern

Die mittlerweile traditionellen Thuner Kunstflugtage wurden auch dieses Jahr wieder erfolgreich von Adrian Sieber und Jürg Zwahlen und der SG Thun im gewohnt freundschaftlichen Rahmen durchgeführt.

Dieses Jahr wurden Segelflugpiloten aus allen Landesteilen begrüsst, einige zum Schnuppern, andere um sich im Kunstflug weiterzubilden. Ebenso waren Segelflugschüler der SG Thun mit von der Partie, welche die Gelegenheit genutzt haben, um Ihrer fliegerischer Ausbildung zusätzlichen Schub zu verleihen.

In der Woche vom 7. bis 11. September wurden bei tadelloser Meteo vor malerischer alpiner und voralpiner Kulisse Knöpfe und Rollen in den blauen Thuner Himmel gezeichnet. Im pittoresken Städtchen Thun war dann das kulinarische und soziale Ausklingen der Flugtage für alle ein Vergnügen.

Besonders erfreulich kann das Interesse der Jung- und Jüngst-pilotInnen an der FOX verzeichnet werden: haben doch Lena Leiser, angehende Swiss-Linienpilotin und das Jungtalent Stefan Kalbermatter den Schnupperflug und den ersten Kontakt mit der SAGA-FOX sichtlich genossen (Bilder).

Konzentriert, wie im Cockpit eines Airliners: Lena Leiser, angehende SWISS-Linienpilotin, vor ihrem ersten FOX-Start in Thun



Aber auch Kristian Unell, Montrichier und der Schreibende vom Gruppo Ticino haben in kameradschaftlicher, gemütlicher Atmosphäre ihrer fliegerischen Fortbildung vor dem "Einwintern" nur positives abgewinnen können.



**Jüngster Thuner
Schüler Stefan
Kalbermatten
familiarisiert sich
mit dem Cockpit
der FOX, für
später...!!**

Ein besonderes Erlebnis waren die Besuche und Flüge mit der ASK21 der beiden Militärpiloten Stüdi (F5 Tiger) und Nacho (US-Navy, seines Zeichens F/A18 Pilot). Ein besonderer Dank geht an die Fluglehrer Jürg Zwahlen und Adrian Sieber, denen es immer wieder gelingt, in einem kleinen Rahmen eine personalisierte Ausbildung durchzuführen.

Die Thuner Kunstflugtage 2010 werden vom 6. bis 11. September 2010 stattfinden und sind auf www.thunerkunstflugtage.ch bereits jetzt zugänglich. Ebenso gibt www.sgthun.ch Auskunft.

Daniel Pfammatter, SG Ticino



Die Segelfluggruppe nahm am Thuner Ferienpass 2009 teil

Während den Sommerferien (2009, 6. Juli bis 2. August 2009) wird vom Verein „Thuner Ferienpass“ seit vielen Jahren der Thuner Ferienpass organisiert und durchgeführt. Dabei können sich schulpflichtige Kinder des Amtsbezirks Thun für eine oder mehrere Aktivitäten anmelden. Das ganze Spektrum der angebotenen Aktivitäten geht sehr weit, Interessierte können es im Internet abrufen.

Die Segelfluggruppe Thun hat sich dieses Jahr zum ersten Mal dazu entschlossen, an diesem Programm teilzunehmen und interessierten Schülerinnen und Schülern die Faszination Segelflug vorzustellen. Wir boten in der Zeit von Montag 13. bis Donnerstag 16. Juli während der Schulungswoche der SG Thun unter dem Titel **„Schnuppertag bei der Segelfluggruppe Thun“** insgesamt 38 Plätze für interessierte Schülerinnen/Schüler der 6. bis 9. Klassen an. Pro Tag haben wir im Maximum 10 Kinder vorgesehen, am ersten Tag nur 8. Uns ging es darum, dass jedes Kind einen kurzen Schnupperflug mit Fluglehrer durchführen kann, andererseits wollten wir jederzeit die Übersicht über die Teilnehmer behalten (einen Sack Flöhe hüten!). Angemeldet haben sich insgesamt 18 Kinder.

Am Montag 13. Juli um 10 Uhr traf die erste Gruppe beim Segelflughangar ein, wo sie von uns in Empfang genommen und begrüsst wurden. Der erste Eindruck war: sie sind eher ruhig und still.

Die erste Stunde verbrachten wir zusammen im B-Büro, die Kinder erhielten Einsicht in die Segelfliegerei: u.a. Vorstellung des Flugplatzes Thun mit seinen Gruppen, wie und was ist ein Segelflugzeug, warum und wie fliegt ein Flugzeug, wie steuert man ein Flugzeug, wieso kann ein Segelflugzeug so lange in der Luft bleiben und zuallerletzt: über den Wolken ist die Freiheit eben nicht grenzenlos.



In der zweiten Stunde gings ans Objekt: Kennenlernen des Segelflugzeuges aussen und im Cockpit, Fallschirm anschnallen und Sitzprobe inkl. Anschnallen. Und als sehr wichtigen Punkt: wie behandle ich ein Segelflugzeug.



Unser Eindruck:
Die Kinder sind jetzt
noch ruhiger!

Die Zeit bis dahin verging im Fluge, schon war Zeit für's Picknick.

Am Nachmittag gings zum Startplatz, wo uns je ein Fluglehrer mit ASK-21 und Duo Discus erwarteten. Für jedes Kind ist ein kurzer Schnupperflug im Doppelsitzer vorgesehen.

Dank der Vorbereitung am Vormittag ging die Bereitstellung der „Schnupperpiloten“ zügig voran: Fallschirm anpassen, Platz nehmen im Cockpit mit Anschnallen, Repetition Erklärung der Instrumente und Hebel, Verhalten im Cockpit und Sicherheitsmassnahmen. Zu guter letzt wird das Segelflugzeug am Schleppflugzeug angehängt und dann gehts los: Schleppseil anstrecken, Schlepper Vollgas und schon fliegts.



Nach dem Klinken gabs einen (je nach Meteo-Verhältnissen) kürzeren oder längeren Segelflug (natürlich speziell über dem jeweiligen Wohnort des „Schnupperpiloten“), dann gings zurück zum Flugplatz und nach einer perfekten Landung war das ganze schon vorbei. Natürlich hiess es für die Nichtfliegenden: Mithelfen beim Flugbetrieb. Bei den ganzen anfallenden Tätigkeiten halfen die Kinder tatkräftig mit.

Die Freude und Begeisterung bei den Kindern nach dem Flug war begeisternd, die anfängliche Zurückhaltung abgelegt. Die Schilderungen des Fluges inklusive Flugweg waren erstaunlich genau. Alle konnten ziemlich gut rekapitulieren, wo sie durchgeflogen waren und wo sie Höhe gemacht haben. Mit einer Ausnahme



vertrugen alle Kinder den Flug sehr gut. Die Meteo half da gütig mit, es war über alle Tage ziemlich ruhig.

Wir Durchführenden beurteilen die ganzen Ferienpass-Tage als Erfolg. Die Kinder erhielten einen Einblick in die Fliegerei, das ganze notwendige Umfeld und vor allem lernten sie Leute kennen, die diesen Sport betreiben. Damit hoffen wir, mitgeholfen zu haben, Vorurteile abzubauen und nicht zuletzt auch Werbung für uns gemacht zu haben.

Eines der Bedenken vor der Durchführung war das Sicherheitsproblem mit einer grösseren Anzahl Kinder beim Flugbetrieb (Disziplin). Diesen Punkt können wir abhaken, mit der nötigen Instruktion (und diskreten Überwachung) war das Verhalten am Startplatz problemlos.

Die Segelfluggruppe Thun will in nächster Zukunft weiterhin am Thuner Ferienpass teilnehmen.

Werner Lerch
Vize Obmann SG Thun

Inserate
AOPA + Wasner

Zweisimmen: Wunderlampe und Rotary erfüllten Anjas Wunsch

Mit einem Höhenflug ins Berufsleben

Anja Ludi absolvierte trotz ihrer Behinderung in Zweisimmen das 10. Schuljahr. Die Stiftung Wunderlampe und der Rotaryklub erfüllten ihren Wunsch, die Mitschüler zu überraschen und ihnen für die Integration zu danken.

Während neun Jahren besuchte die körperlich und sprachlich behinderte Anja Ludi aus Zweisimmen die Heilpädagogische Schule in Gstaad. Vor bald einem Jahr wurde Anjas Integration in das berufsvorbereitende 10. Schuljahr in Zweisimmen möglich. Das aussergewöhnliche Schulprojekt wurde in enger Zusammenarbeit von Heilpädagogin Steffi Roschi, von den Eltern Esther und Hanspeter Ludi und den beiden Klassenlehrern Urban Uebelhart und Tobias König begleitet.

Von Geburt an ist Anja Ludi durch ihre Hemiplegie, der halbseitigen Lähmung, handicapiert. Dazu ist sie von der sehr seltenen Kommunikationsstörung Mutismus betroffen. Dies bedeutet: Anja spricht nur mit ihr aufs engste vertrauten Personen. Mit ihr fremden Leuten spricht sie in den seltensten Fällen.

Mit dem Ziel einer KV-Lehre

Ihr Klassenlehrer, Urban Uebelhart zur Integration: «Anja wurde als Schülerin wie alle andern in der Klasse aufgenommen. Sie hatte die gleichen Lehrziele und war auch für die Mitschüler eine Bereicherung.» Mit sehr guten Noten im Lieblingsfach Deutsch wurde Anja oft von ihren Mitschülern bewundert. Anja folgte dem ganzen Schulbetrieb mit viel Freude und arbeitet gewissenhaft. Schreiben macht ihr besonders Spass. Lehrer Uebelhart: «Anja erreichte ihr angestrebtes Ziel mit der kaufmännischen Lehrstelle bei der Eltel Sisa in Zweisimmen.»

Vom Schulzimmer zum Flugplatz

Vom Unterricht weg wurde die Schulklasse am vergangenen Mittwoch auf den Zweisimmer Flugplatz geführt. Da betreibt die Motorfluggruppe Obersimmental zwei Motorflugzeuge. Doch nur der «Piper» bietet neben dem Piloten drei Personen Platz. Pilot Andy Bangerter: «Damit wir allen aus Anjas Klasse bei so herrlichen Verhältnissen einen dreissig-minütigen Rundflug an diesem Nachmittag bieten konnten unterstützte mich Dani Ogg aus Thun mit einer gleichen Maschine. Die Route von Zweisimmen über Spiez - Adelboden - Hahnenmoos - Zweisimmen wurde

mit prächtiger Aussicht übers Berner Oberland, Thunersee, Eiger, Mönch und Jungfrau zum beeindruckenden Highlight.»



In Vorfreude auf das unvergessliche Erlebnis. Hinten von links Steffi und Iris mit den beiden Piloten Andy Bangerter und Dani Ogg, vorn von links Steffi, Anja und Sybille

Überraschung statt Dankesworte

Die Stiftung Wunderlampe erfüllt ausschliesslich Wünsche im Erlebnisbereich schwer kranker und behinderter Kinder und Jugendlichen. Die Stiftung wurde 2001 als eine sozial engagierte Organisation gegründet. Sie finanziert sich über Spenden und Gönnerbeiträgen von Privatpersonen, Firmen und Vereinen. Der Stiftung Wunderlampe gelang es zusammen mit dem Rotaryklub Gstaad – Saanenland mit dem Erlebnisflug selbst Anja wie ihre Mitschülerinnen, Mitschüler und Lehrer zu überraschen. Anja konnte sich so ohne Worte für die herzliche Integration bei allen bedanken. Bruno Hammer vom Rotaryklub Gstaad-Saanenland: «Wir vom Rotary-Klub freuen uns, unser Mithilfe anzubieten, um Anjas Wunsch zu erfüllen. Damit unterstützen wir Rotaryaner auch einmal ein Aktion in unserer Region.»

Fritz Leuzinger
www.wunderlampe.ch

„Flügge geworden!“

Mit dem erfolgreichen Abschluss der praktischen Pilotenprüfung hat Andreas Horn aus Schönried nach dem theoretischen Teil im Frühjahr 2008, am vergangenen 20. Juli nun auch noch die letzte Hürde für die international gültige Privatpilotenlizenz erfolgreich genommen. Wir gratulieren dem jungen Piloten und wünschen ihm immer „happy landing“.

Alpine Flugschule Zweisimmen



Personalblatt (auch für Adressänderungen!)			
Name		Vorname	
Adresse			
PLZ	Ort		
Tel. Privat		Fax Privat	
Tel. Geschäft		Fax Geschäft	
Natel		Geb.-Datum	
E-Mail			
Beruf			
Arbeitgeber			
Selbständige bitte Geschäftsname			
Mitglied Aeroclub der Schweiz seit:			
Mitglied Nummer AeCS:			
Tätigkeitsgruppe(n)	... seit	aktiv	passiv
☐ Motorfluggruppe Thun		☐	☐
☐ Segelfluggruppe Thun		☐	☐
☐ Modellfluggruppe Thun		☐	☐
☐ Bucker Fan Club		☐	☐
☐ GOST		☐	☐
☐ Fluggruppe Saanenland		☐	☐
☐ Alpine Segelfluggruppe		☐	☐
☐ Motorfluggruppe Obersimmental		☐	☐
☐ Direktmitglied Regionalverband			
Bemerkungen: z.B. Mitgliednummer MFGT, weitere Vereine, usw.			
Datum		Unterschrift	
Einsenden an: Mitgliedersekretär Regionalverband Berner Oberland Hans Eicher, Lärchenweg 2, 3700 Spiez, E-Mail: hans.eicher@freesurf.ch			