

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 91 (1/10)

	Seite
AeroClub Berner Oberland	
Einladung zur Delegiertenversammlung 2010	3
AeBO-Jahresbericht 2009	4
Steuerübergabe (Abschied nehmen)	6
Fluggruppe Reichenbach	
„Glas“ in Reichenbach	9
Fluggruppe Saanenland	
Anlässe 2009/2010 – Rückblick und Ausblick	13
Fliegen war das Ziel – Reflexionen zur Baltic-Tour 2009	14
Flugplatzverein Thun	
Einladung zur Hauptversammlung 2010	18
Jahresbericht des Präsidenten	19
Anforderungsprofil eines AeBO- / FVT-Präsidenten	22
Flugplatzweisungen	23
Jahresbericht des Flugplatzleiters	26
Flugplatzputzete 2010	29
Motorfluggruppe Thun	
Einladung zur Hauptversammlung 2010	30
Jahresbericht des Präsidenten 2009	31
Jahresbericht der Flugschule 2009	35
Technische Neuerungen	38
Refresher 2010	40
GOST	
Einladung zur Hauptversammlung 2010	41
Jahresbericht des Präsidenten 2009	42
Modellfluggruppe Thun	
Jahresbericht des Präsidenten	45
Personalblatt	52

Erscheint dreimal jährlich in einer Auflage von 510 Exemplaren

Redaktionsschluss: 3. Freitag der Monate Januar, April und September, jeweils um 12 Uhr

Später eintreffende Beiträge werden erst in einer nächsten Ausgabe berücksichtigt!

Gesamtreaktion: 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



Inserat TC-Net

Einladung zur Delegiertenversammlung des AeBO 2010

DATUM / ZEIT : Freitag, 26. März 2010 von 19.30 bis ca. 21.00 Uhr

ORT : Landgasthof zum Bären, 3711 Mülmen

TEILNEHMER : Vorstand und Delegierte des AeBO

TRAKTANDEN

1. Begrüssung der Teilnehmer
2. Wahl des Stimmzählers
3. Protokoll der Delegiertenversammlung 2009
4. Jahresbericht
5. Jahresrechnung 2009
6. Décharge-Erteilung an den Vorstand
7. Tarife 2010
8. Budget 2010
9. Anträge
10. Wahlen:
 - Wahl des Rechnungsrevisoren
 - Wahl des Vorstandes
 - Wahl des neuen Präsidenten
11. Tätigkeitsprogramm 2010
12. Verschiedenes

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident



Christian Santschi

Der "zweite AeBO" Jahresbericht des Präsidenten 2009

Wie schon das erste, war auch das zweite Jahr des AeBO von Wohlwollen und guter Zusammenarbeit zwischen den vier Flugplätzen, Saanen, Zweisimmen, Reichenbach und Thun geprägt.

Die Kooperation zwischen den erwähnten Flugplätzen in den Bereichen Ausbildung, Information, Rundflug, Versicherungen usw. soll auch im neuen Jahr weitergeführt werden und mit den Themen Sicherheit, Landtaxen-harmonisierung und gewissen Teilen von Flugmaterial-sharing, ergänzt werden.

Am 10.10.2009 um 10 Uhr und 10 Minuten wollten wir die zweite Tour de Cervelat (TdC) innerhalb des AeBO starten, was uns aber aus Wettergründen per Flugzeug - zumindest am Vormittag - gründlich verwehrt wurde. So stiegen einige Mitglieder vom Flugzeug auf das Auto um und besuchten so unsere Kameraden auf den Nachbarflugplätzen.

Am Nachmittag zeigte sich der Wettergott etwas versöhnlicher und lies doch noch einige Flüge zwischen den vier Flugplätzen im Berner Oberland zu. Trotz dem schlechten Start am Morgen, war aus meiner Sicht, die TdC 2009 als vertrauensbildende und Kameradschafts-fördernde Massnahme ein voller Erfolg! Ich hoffe, dass wir diesen jährlichen Anlass noch lange weiterführen können.

Unser Informationsmagazin, die Aero-Info, hat sich auf allen vier Flugplätzen beliebt gemacht, finden wir doch immer mehr Erlebnisartikel, aber auch Meldungen und Informationen über unsere Flugregion Berner Oberland in unserem Cluborgan. An dieser Stelle möchte ich nicht nur den Autoren, sondern auch der Redaktorin, unserer Barbara Gusset, für ihre unermüdliche und professionelle Arbeit zur jeweiligen Erstellung des Magazins, herzlich danken!

Auch ein Weg von tausend Meilen, fängt mit dem ersten Meter an! Der Start des AeBO ist geglückt. Um den Verein nun nicht zu lange „Thun-lastig“ verbleiben zu lassen, ist es üblich, dass das Präsidium alle zwei Jahre an einen Vertreter eines anderen Flugplatzes abgegeben wird. Ein mögliches Anforderungsprofil findet ihr in dieser Ausgabe abgedruckt (entspricht in etwa dem des FVT).

Ein vielversprechender Kandidat hat sich bereits gemeldet. Sollte es noch weitere Interessenten geben, so könnt Ihr Euch gerne an den jetzigen Präsidenten wenden.

Ich wünsche dem AeBO auf seinem weiteren Weg in die Zukunft nur das Beste, immer genug Luft unter den Flügeln, wenig Turbulenzen und keine Stall's!

Belp, 3. Januar 2010

Euer Präsident



Christian Santschi

**Inserat
Jost Druck**

Steuerübergabe (Abschied nehmen!)

Vor fünf Jahren riefen mich unabhängig von einander, zwei Vorstandsmitglieder des RVBO, nach Asien in meine Ferien an und fragten mich, ob ich eventuell gewillt wäre, die Präsidentschaft des RVBO nach der folgenden HV zu übernehmen. Da ich gerade das EAS-Präsidium abgegeben hatte und schon längere Zeit als Vizepräsident im RVBO tätig war, willigte ich ein und stellte mich als Kandidat zur Verfügung. Da wie es schien, dieser Posten nicht gerade heiss begehrt war und ich in den meisten Vereinen des RVBO bekannt war, wurde ich von der Hauptversammlung auch gewählt.

Schon im selben Jahr, bereitete der Vorstand die Aufteilung des RVBO in den FVT und den AeBO vor, erstellte Statuten, Organigramme, Spesenreglemente und eben alles was so zu einem Verein gehört. An der kommenden Hauptversammlung wurde das Geschäft den Mitgliedern vorgelegt und von diesen abgeseget. Die längst notwendige Aufteilung war also vollbracht.

Um das Baubegehren der Segelflieger für zwei befestigte Strips auf beiden Seiten ihrer Piste behandeln zu können, war es unerlässlich, den SIL (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt) neu zu erstellen. Der Vorstand erstellte einen Entwurf mit fünf Vorhaben. So wie es zur Zeit aussieht, wird am Ende nur noch das anfangs geforderte Projekt von fünf geforderten übrig bleiben.

Schon als Vizepräsident wurde ich mit der Bildung eines OK für die Flugtage Thun im Jahre 2009 beauftragt. Aus Kostengründen und Schlamperei der Luftwaffe, entschied sich die Hauptversammlung „nur“ die Variante C, ein Hangarfest, anstelle des geplanten Meetings durchzuführen. Der Vorstand verfolgte also neu die Variante C, welche letzten August erfolgreich durchgeführt werden konnte.

Auch der grosse, über die Jahre angestaute Unterhaltsbedarf bei allen Anlagen auf unserem Flugplatz, konnte über die fünf Jahre abgetragen werden. Dem Motto „sicher, sauber und schön“ wurde nachgelebt. Leider fehlte aber eben sehr oft das vierte „S“, das verloren gegangene SMILE! Auch das NEBENEINANDER UND MITEINANDER wird von den meisten Mitgliedern neu gelebt.

Ich muss gestehen, dass es mir leider in den vergangenen fünf Jahren nicht gelungen ist, unsere Mitglieder zu begeistern. Da habe ich kläglich versagt! Habe ich doch das Dossier VERPFLEGUNG (für die Flugtage) innerhalb von zwei Jahren siebenmal retour erhalten und es schlussendlich neben allem andern, selber bearbeitet.

Auch ist es mir nicht gelungen, trotz mehreren seriösen Versuchen, während fünf Jahren, ein FVT-Internetportal zu eröffnen. Aber es muss ja auch noch Arbeit für den kommenden Präsidenten geben.

Beiden Vereinen, dem AeBO und dem FVT wünsche ich von Herzen für die Zukunft nur das Beste! Und bitte vergesst nicht, das Geheimnis der Pyramiden!

Verabschieden als Vorstandsmitglied der beiden Vereine AeBO und FVT möchte ich mich mit folgendem Gedicht von Hermann-Hesse:

Abschied nehmen

Wie jede Blüte welkt und jede Jugend
dem Alter weicht, blüht jede Lebensstufe,
blüht jede Weisheit und auch jede Tugend
zu ihrer Zeit und darf nicht ewig dauern.

Es muss das Herz bei jedem Lebenslaufe
bereit zum Abschied sein und Neubeginne,
um sich in Tapferkeit und ohne Trauer
in andere, neue Bindungen zu geben.
Und jedem Anfang wohnt ein Zauber inne,
der uns beschützt und der uns hilft zu leben.

Wir sollten heiter Raum um Raum durchschreiten
an keinem wie an einer Heimat hängen,
der Weltengeist will nicht fesseln und uns engen,
er will uns Stufe um Stufe heben, weiten.

Kaum sind wir heimisch einem Lebenskreise
und traulich eingewohnt, so droht Erschlaffen,
Nur wer beriet zu Aufbruch ist und Reise,
mag lähmender Gewöhnung sich entrafen.

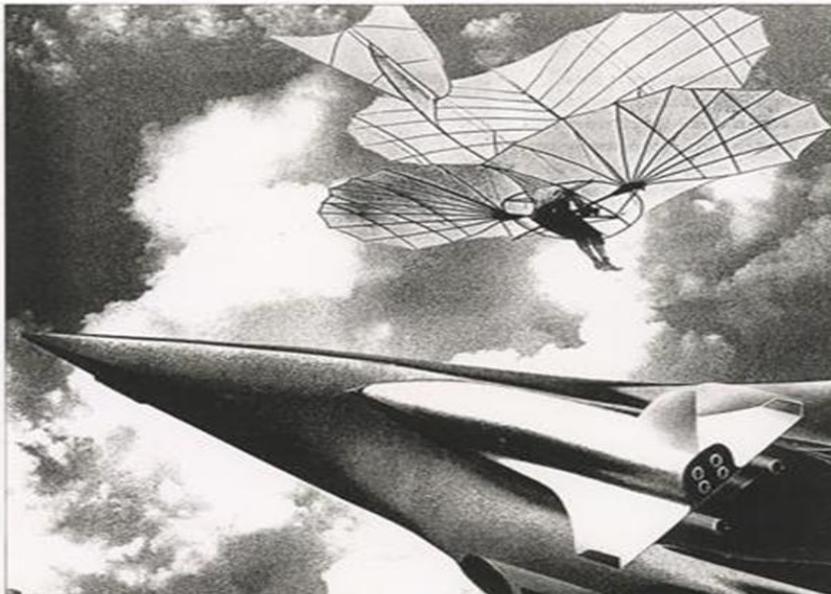
Es wird uns vielleicht auch noch die Todesstunde
uns neuen Räumen jung entgegen senden,
des Lebens Ruf an uns wird niemals enden!

Wohlan denn Herz, nimm Abschied und gesunde!

Euer Präsident



Christian Santschi



**Hebe den Blick
und du siehst keine Grenzen!**



„Glas“ in Reichenbach

Es ist ein ganz gewöhnlicher Samstagmorgen im Herbst. Allerdings noch früh, denn der Flug Air-Berlin nach Köln hebt bereits um 7:45 Uhr von Zürich ab. Unser Ziel ist nicht die Domstadt, sondern ein ländlicher Flugplatz im nordrhein-westfälischen Rothaargebirge: Siegerland. Auch sind wir nicht dort um eine „Gebirgs“-Einweisung zu erhalten. Auf uns wartet eine nigelnagelneue Cessna 182.

Seit gut einem Jahr hat sich der Vorstand der Fluggruppe Reichenbach zusammen mit den Mitgliedern Gedanken zur Ablösung unserer Piper Arrow gemacht. Neben intensiven Gesprächen und nach einer ausführlichen Analyse unserer Bedürfnisse für den gewerblichen Rundflug, sowie die Flugschule, kamen wir zum Schluss, dass wir ein neues Flugzeug beschaffen sollten. Die Piper sollte anschliessend weiterverkauft werden. Die Liste der verschiedenen Bedürfnisse, zu Anfang noch sehr gross, liess sich schliesslich auf einige wesentliche Punkte zusammenfassen:

- das neue Flugzeug sollte für die Piper-gewohnten Piloten einen echten Ersatz bieten, der auch weiterhin von den Flugeigenschaften wie von der Ausrüstung her eine interessante Herausforderung bringen würde
- es sollte die Bedürfnisse der Flugschule, unter anderem auch für die IFR-Schulung, möglichst komplett abdecken
- es sollte eine leistungsstarke und Alpenrundflug-geeignete Maschine sein, womit sich die Matterhorn- und Mont Blanc-Flüge problemlos mit 3 Passagieren durchführen liessen
- und nicht zuletzt sollte es den bisherigen Cessna 172-Piloten einen neuen Anreiz bieten, mit vernünftigem Aufwand auf eine nächst höhere Leistungsstufe aufsteigen zu können.

All diese Forderungen sollten sich zudem in einem tragbaren und möglichst risikoarmen Budgetbereich befinden. Diese Rahmenbedingungen liessen somit auch keine grossen Überraschungen zu. Exotische Flieger oder „Luxuslimousinen“ konnten rasch ausgeschlossen werden. Die FGR entschied sich also zu neuer Technologie, jedoch in bewährter Ausführung.

Cessna ist heute der grösste und wahrscheinlich auch stabilste Hersteller für einmotorige Flugzeuge der General Aviation. Die Cessna Reihe 152 - 182 ist die meistverkaufte Kleinflugzeugserie. Und so hat man aus der Ferne gesehen den Eindruck, dass diese Flugzeuge seit Jahren gleich aussehen und sich nicht gross weiterentwickelt haben. Sie gelten im Pilotenjargon oft als die Traktoren oder VW-Käfer der Kleinfliegerei und nicht gerade als die Mercedes, Lexus oder BMW's. Aber die Überraschung lässt auf sich warten.

Und so erging es uns an diesem Samstagvormittag. Klar wussten wir, was für eine Maschine, was für ein Flugzeugtyp wir dort vorgestellt bekommen würden. Trotzdem waren wir sehr gespannt, was da auf uns zukommen würde. Eine Cessna 182 und was noch? Würden wir zu dritt mit dem deutschen Werkspiloten, voll beladen wohl einen Testflug ausführen können? Würden wir eine Chance haben, ohne ausführliche Einweisung ein Glascockpit zu bedienen? Würde uns die Performance so vorgeführt werden, dass wir uns diese in unserer Alpenumgebung vorstellen könnten?

Ja, die Überraschung war perfekt...! Nach einem sehr freundlichen Empfang in den Werkshallen des Cessna-Vertreters der Air Alliance in Siegerland und einer kurzen Werksbesichtigung, bewegten wir uns zum Tarmac, wo gleich zwei neue Cessna 182 zum Einsteigen bereit standen. Die eine mit einer blauen, modernen Designbemalung und unsere mit einem spiegelgleichen Muster in weinroter Farbe. Ohne mit der Wimper zu zucken erwähnte unser Pilot, dass die Maschine voll betankt sei und dass wir unsere Tragtaschen ruhig mitnehmen könnten; dass ein Flug auf einem Grasplatz geplant war und dass einer von uns das Steuer übernehmen könne...



Anhand dieser Aussagen konnten wir annehmen, dass der Werkspilot und gleichzeitige Geschäftsführer, uns wohl gleich die best performances der Maschine vorführen wollte. Wir konnten ja davon ausgehen, dass unser Pilot keine Kompromisse eingehen würde, also eine sichere Sache! Und das gleich jeder von uns, ohne spezielle Einweisung ans Steuer gelassen würde, wies auch auf eine überschaubare Bedienung hin.



Und so war es auch. Von Beginn an wurden wir von der Leistung des 6-Zylinder-Motors und des 3-Blatt-Propellers überzeugt. Trotz unserer nicht bescheidenen Beladung hob die Cessna spielend ab und stieg auch bei niedrigem Luftdruck beeindruckend schnell. Eine Einweisung in das „Garmin 1000“-Glascockpit erhielt Heinz, unser Rundflugchef, für das Starten der Maschine. Der Rest folgte während dem Flug, was für eine kurze Umgewöhnungszeit an das neue „Armaturenbrett“ spricht. Auf dem Panel lassen sich neben den Fluginstrumenten auch Motorüberwachungs-Anzeigen abrufen. Damit wird die saubere Einstellung der Leistung, die Regulierung des Verstellpropellers und das optimale Leanen wesentlich erleichtert.

Die nun folgende Landung sollte auf einem Grasplatz in der Nähe der Messer- und Schneidwarenstadt Solingen stattfinden. Da es noch vor wenigen Stunden geregnet hatte, waren wir gespannt auf das Ergebnis der Landung im weichen Gras. Noch mehr Spannung baute sich nach dem Kaffee und dem erneuten Einstieg in die Cessna auf. Diesmal war Peter, unser technischer Leiter als Pilot an der Reihe: 600 Meter Graspiste, leicht matschiger Grasboden, Ausflugschneise eher eng und ansteigend, fast voll betankt und 4 nicht ganz leichte - gemeint ist das Gewicht – Passagiere! Und die Überraschung war perfekt! Nach geschätzten knappen 400 Metern war die Cessna airborne. Auf 4000 Fuss angekommen wurden uns die Feinheiten des Garmin 1000 und des 3-achsigen Autopiloten vorgeführt: vom einfachen GPS-Navigieren bis hin zum „Flightmanager“ für IFR Flug.

Begeistert kehrten wir am Abend via Köln in die Schweiz zurück. In der Zwischenzeit haben wir eine derart grosse Unterstützung durch die Mitglieder erfahren, dass der Deal perfekt ist: Wir haben diese schöne und funktionelle Cessna 182 tatsächlich kaufen können. Noch gibt es einigen Papierkram und sonstige administrative Aufwendungen zu erledigen. Anschliessend steht die neue Maschine mit dem zukunftsweisenden Glascockpit zur Einführung an die vielen interessierten Piloten der Fluggruppe Reichenbach bereit.

Natürlich freuen wir uns auf die anlaufende Flugsaison mit der neuen Cessna 182. Es bleibt dem Vorstand neben dieser erfreulichen Errungenschaft nur noch die Aufgabe, die Piper Arrow-Maschine zu verkaufen. Interessierte können sich beim Autor melden.



Rémy Supersaxo
Präsident FGR
Fluggruppe Reichenbach
++41(0)33 654 34 69
++41(0)79 372 54 43
r.supersaxo@bluewin.ch

Anlässe 2009/2010 - Rückblick und Ausblick

Unser Jahresend-Apéro ist schon bald Tradition; er fand am Dienstag, 29. Dezember 2009 im Hotel Bellerive in Gstaad statt. Dieser Ort wurde neu gewählt, da in der Bar Polsterstühle und Kaminfeuer zur ungezwungenen Gemütlichkeit beitragen und sich dort die in dieser Jahreszeit übliche Betriebsamkeit in Grenzen hält.

Unsere Mitglieder Lukas Kappenberger und Niklaus Perreten präsentierten uns Reminiszenzen ihrer Flugreise mit ihrer Jodel HB-SEH in das Baltikum - ohne Zweifel fliegerisch interessantes "Neuland", das auch eine sorgfältige Wetterbeurteilung erfordert. Doch lesen Sie den spannenden Bericht am besten gleich selber, nachfolgend in dieser Ausgabe der AeroInfo.

Unsere nächsten beiden Anlässe sind

- der Fonduehöck Freitag, 12. März 2010
ab 19.00 Uhr im Rest. Cheeserii, Feutersoey

- die Hauptversammlung Freitag, 28. Mai 2010
um 20.00 Uhr Hotel Spitzhorn, Saanen
ab 19.00 Uhr Apéro

Gäste aus dem AeBO, die den etwas längeren Anfahrtsweg nicht scheuen, sind immer herzlich willkommen. Wir freuen uns und wollen der Grundidee des AeBO, nämlich Kontakt und Austausch unter Fliegerkollegen, nachleben.

Herzliche Grüsse aus dem Saanenland

Obmann der Fluggruppe Saanenland
Röbi Möhl

Fliegen war das Ziel

Reflexionen zur Baltic – Tour 2009

Fliegen muss nicht nur Mittel zum Reisen sein, sondern kann auch Zweck des Reisens bedeuten. Diese andere Perspektive der Reisens kann zum Beispiel im Sportflugzeug erlebt werden. Im Zeitalter von Jet, Autobahn und TGV, interessiert wohl vor allem das Ziel, bei uns stand aber der Weg als Reise und Flugerlebnis im Zentrum. Also haben wir uns um den Weg bemüht und darum diesen zu erfahren oder besser zu "erfliegen".

Auch wenn der Mensch (noch) keine Flügel hat, kann er doch den uralten Traum des Fliegens realisieren. Die Hypothese der Evolution in Richtung eines "Homo Volans", wobei auch ein "Avus Sapiens" in Frage käme ist nicht zu widerlegen, da es keine prospektive Genetik gibt. Nur weil sich diese Entwicklungen nicht vorhersehen lassen, dürfen sie nicht ausgeschlossen werden. Ergreifen der dritten Dimension ist der Bereich des Über-irdischen im wahrsten Sinne. Vielleicht erklärt sich auch dadurch die Faszination des Fliegens.

Am Anfang jedes Abenteuers steht eine Idee. Da gegen Norden die Flug-bewegungen abnehmen und die Tage im Sommer länger werden vermindern sich zwei häufige Stressfaktoren der Sportaviatik: Traffic und Sunset.

Beim Blick auf die Übersichtskarte schien damit ein Flug rund um das Baltische Meer verlockend und den Vorgaben entsprechend.

Die Vorbereitung via Internet erlaubte alle AIP der zu überfliegenden

Wahrer Flugweg,
registriert vom GPS



FLUGGRUPPE SAANENLAND

Staaten abzurufen und mit dem vollständigen Kartenset zur Hand konnten wir den Flugweg bestimmen und überdies das GPS programmieren. Alle diese Vorbereitungen sind auch ein Teil des Erlebnisses und zudem Meteo-Resistent. Trotz unsicheren Prognosen war das Zwischenhoch auf unseren geplanten Abflugtag zu Stelle.



Gut vorbereiteter Start in Saanen

Für den Flug haben wir uns die Verantwortlichkeit alternierend zugeordnet., und so wurden es für jeden 8 Etappen und 16 erlebnisreiche Flüge wobei der fliegende Pilot Funk und Navigation machte, während der Copilot alle Dokumente, Karten für Route und Flugplatz sowie die Frequenzen für den Funk bereit hielt. Es war trotz Elektronik beruhigend, richtige Karten und Flugplatzdaten in der Hand zu haben und ohne Verpflichtung dort zu landen, wo unser Plan mit dem Wetter vereinbar war.

Unterkunft und Verpflegung organisierten wir ad hoc mit den kundigen Helfern auf den Flugplätzen und wurden immer aufs herzlichste empfangen.

Die Beobachtung der Erde aus der Vogelperspektive und meist frei von Luftraum-Einschränkungen ist auch mit einem 50 Jahre alten Flugzeug und dem fast eben so alten Brevet weiterhin packend. So erlebten wir die Weiten der Länder und der Meere, es waren aber nur 46 km über Wasser, die lange studierten Karten wurden echte Geographie. Die Wasserscheiden zwischen Bodensee und Donau und später die Oder–Neiße-Grenze wecken Erinnerungen



**Beginn des Überfluges des finnischen Meerbusens von Estland aus.
Vor uns die Stadt Paldiski**

an gymnasiale Lernziele, dichterische Romantik und schaurige Kriege. Weltwunder wie Masursche Seenplatte und Meeresstrände des Baltikums ließen uns ob der Launen der Geologie staunen.

Anders als bei high-speed Reisen hat man mit dem kleinen Flugzeug auf jedem Flugplatz auch unerwartete menschliche Begegnungen.

Es ist ja nicht ein Airliner, der Passagiere bringt, es sind zwei Flieger aus einem fremden Land. Dabei haben wir oft mehr erfahren als ein Fremdenführer bei geplanten Begegnungen hätte erzählen können.



Dänische Nordseeküste zwischen Malmö und Hullinge-Maribo

Wir durften hier vielleicht das erleben, was den Pioniergeist und die Romantik der frühen Fliegerei ausmachte. Beflügelt wie

FLUGGRUPPE SAANENLAND

“Hermes” bringt der Pilot Nachricht aus der Ferne. Von ihm kann man lebensnah erfahren, wie das Leben weit weg von , hier denn ist, dem man aber auch leichter und freier Aussagen machen kann über das was man denkt, er fliegt ja wieder weg wie ein Gedanke, und die Gedanken bleiben frei und der Luftraum hoffentlich auch.

In diesem Sinne wünschen wir allen im 2010 viele „Happy Landings“.

Etappen und Flugzeiten

2.7.

Saanen –Altenrhein	208 km	1:14 h
Altenrhein – Karlovy Vary	406 km	2:08 h

3.7.

Karlovy Vary – Poznan	367 km	2:14 h
Poznan – Kaunas	553 km	1:55 h

4.7.

Kaunas – Parnu	395 km	2:15 h
Parnu – Turku	264 km	2:22 h
Turku – Mariehamn	137 km	0:42 h

5.7.

Mariehamn – Borglanda	430 km	2:17 h
Borglanda – Kristianstad	190 km	1:06 h

6.7.

Kristianstad – Malmö	62 km	0:25 h
Malmö – Maribo	159 km	1:01 h
Maribo – Lübeck	110 km	0:40 h
Lübeck – Kassel	297 km	1:40 h

7.7.

Kassel – Lahr	335 km	2:06 h
Lahr – Basel	89 km	0:38 h
Basel - Saanen	125 km	0:55 h

Total : **4127 km** **23 h 38 min**

Lukas Kappenberger und Niklaus Perreten, Fluggruppe Saanenland

Einladung zur Hauptversammlung des FVT 2010

DATUM / ZEIT : Freitag, 19. März 2010 von 19.30 bis ca. 21.30 Uhr
ORT : Hotel Seepark Thun (Raum: Genève)
TEILNEHMER : Vorstand und Mitglieder des FVT

TRAKTANDEN

1. Begrüssung der Teilnehmer
2. Wahl der Stimmezähler
3. Protokoll der Hauptversammlung 2009
(Abgedruckt in der Aero-Info 2/09)
4. Jahresbericht
(Abgedruckt in der Aero-Info 1/10)
5. Jahresrechnung 2009
6. Décharge-Erteilung an den Vorstand
7. Bauten (SIL)
- Segelfliegerstreifen gemäss SIL, ab 20XX!
8. Tarife 2010
9. Budget 2010
10. Anträge, Statutenanpassungen
11. Wahlen
- Wahl eines Rechnungsrevisor
- Wiederwahl des ganzen Vorstandes
- Wahl des neuen Präsidenten
12. Tätigkeitsprogramm 2010
13. Verschiedenes

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident
Christian Santschi

Jahresbericht des Präsidenten 2009

Sicher war dieses Jahr hauptsächlich geprägt von unserem 75-jährigen Flugplatz-Jubiläum. Um es gerade vorweg zu nehmen, trotz der vielen „Schatten“, erachte ich es als einen Erfolg! Wir hatten weder Flug- noch Personenunfälle. Aus dem Hangar-Fest, Variante C, wurden die „Flugtage Thun“ mit exzellenten Darbietungen der Modellfluggruppe Thun und deren Gästen, den „Night Hawks“, die uns noch lange in Erinnerung bleiben werden.

Aber auch mit dem grossen Rundflugangebot mit den zwei Antonov 2, zwei Helikoptern und unseren eigenen Flugzeugen plus dem Tandem-Fallschirmsprung-Angebot von „Sky Dive“ konnte den Besuchern, trotz der Absage des grossen Flugmeetings an der HV vom 13. März 2009, unvergessliche fliegerische Darbietungen in bescheidener Form geboten werden.

Eine Anmerkung zu den oben erwähnten „Schatten“ kann ich mir dennoch nicht verkneifen. Wer im Militärdienst beim Einrücken eine Minute zu spät erscheint, erhält drei Tage leichten Arrest. Unser Begehren an die Luftwaffe um Darbietungen im Zusammenhang mit unserem Jubiläum, wurde zwei Jahre zuvor auf dem Dienstweg über den Aero Club und direkt, mit dem richtigen Formular, an die Luftwaffe gestellt.

Das VBS und somit die Luftwaffe war, auch nach mehrmaligem Anfragen in schriftlicher und mündlicher Form, bis nach unserer HV am 20. März nicht in der Lage, uns eine schriftliche Antwort zukommen zu lassen! Die Fakten sprechen für sich!

Um bei den positiven Ereignissen zu verweilen, die Tour de Cervelat (TdC) war auch dieses Jahr (2. Ausgabe), trotz Dauerregen am Vormittag, ein grosser Erfolg! Viele Piloten besuchten ihre Kameraden auf den drei weiteren Flugplätzen mit dem Wagen, später, am Nachmittag, als die Sonne sich doch noch teilweise blicken liess, stiegen einige Verwegene doch noch in den Flieger, um den einen oder anderen Flugplatz aufzusuchen. Die TdC wurde als vertrauensbildende Massnahme bei der Geburt des AeBO ins Leben gerufen und ist wichtiger denn je! Nach dem Motto: Vereint sind auch die Schwachen stark!

Unserem Beizli-Pächter Dushyant Zala gratulieren wir zu seiner bestandenen Wirte Prüfung ganz herzlich. Dieser Abschluss war eine Voraussetzung in unserem Vertrag mit der Familie Zala.

Kein Rauch mehr im Restaurant hat sich bewährt. Die Heizung reicht jetzt auch im Winter, wenn nicht immer gelüftet werden muss. Mit dem Rauch sind aber auch gewisse gut zahlende Stammgäste verschwunden. Auch der aufgestaute Unterhaltsbedarf der Restaurant-Anlage verursachte einen unerwartet hohen Aufwand.

Ganz besonders ans Herz legen möchte ich allen, die es noch nicht kennen, das indische Buffet, jeweils zum Monatsende, welches wärmstens empfohlen werden kann. Es ist eine kleine kulinarische Entdeckungsreise in fremde Welten.

Der SIL wurde im 2009, wegen Überlastung des BAZL kurzfristig ausgesetzt und gab uns daher Zeit, unsere Verhandlungen im Bereich der Landabtretung des VBS für einen GOST-Hangar neben den SG-Anhängern weiterzuführen. Leider ist auch hier, wie bei der Luftwaffe, der Wurm drin! Da das VBS sich zur heutigen Zeit nicht klar ist, was es mit dem erwähnten Landstück und vor allem, mit der Erschliessung des dahinter gelegenen Landstückes, tun will, muss dieser Bereich aus unseren SIL-Verhandlungen entfernt werden, wenn diese im Jahre 2011 abgeschlossen werden sollen. Eine NEVER ENDING STORY! So sieht es aus, dass die beiden Segelfliegeranlauf Strips im 2011 gebaut werden können, der Rest wurde aber erfolgreich verhindert! Das Glück bevorzugt denjenigen der vorbereitet ist! Ja, aber ohne Glück geht eben gar nichts (ich erinnere an die Titanic und die Hindenburg)!

Die Anlagen des Flugplatzes Thun sind jetzt wieder in einem guten Zustand, Der aufgestaute Unterhaltsbedarf konnte behoben werden. Der Präsident dankt dem Vorstand für dessen Arbeit, aber doch vor allem unserem Bauchef, Fritz Wiedmer und unserem Flugplatzchef Hansueli Stauffer, die das ganze umgesetzt haben!

Sicher sauber schön – unser Motto – wurde sicher erreicht, nur eben das **vierte S**, das **SMILE** fehlt mir manchmal noch auf unserem schönen Flugfeld!

Die Zusammenarbeit mit den Behörden werde ich dieses Jahr nicht kommentieren. Die Facts, und deren Spuren sprechen eine klare Sprache und erübrigen sich jeden Kommentars. Der ehemalige Direktor des Bundesamtes, verbot das Wort „Kunden“ im Zusammenhang mit der Fliegerei. Die Frage sei erlaubt, was sind wir Piloten denn eigentlich, Untertanen? Befehlsempfänger? Soldaten oder sogar Sklaven?

Der Vorstand gab sich im Jahre 2006 ein Leitbild und eine Roadmap. Es freut mich, heute feststellen zu dürfen, dass 80% der gesteckten Ziele vom Vorstand erreicht wurden! Für dieses zielorientierte Handeln danke ich dem Vorstand im Namen der Mitglieder ganz herzlich! Verglichen mit Kopenhagen ist das wenigstens bemerkenswert!

Alles hat ein Ende nur die Wurst hat zwei! Fünf Jahre sind genug! Nach fünf Jahren im Zentralkomitee des Aero Club der Schweiz als Spartenpräsident, fünfjähriger Präsidentschaft in der Experimental Aviation of Switzerland (EAS) und nun nach fünf-jähriger Präsidentschaft des RVBO, oder nun ja neu des Flugplatzvereines Thun (FVT), möchte ich gerne das Ruder einem Nachfolger übergeben. Das Anforderungsprofil findet Ihr in diesem Heft abgedruckt – bitte meldet Euch, damit die HV 2010 von den guten den gesten Anwärtler auswählen kann!

Für das grosse Vertrauen, Eure Unterstützung und Eure stetige Hilfsbereitschaft in den vergangenen Jahren, möchte ich mich hiermit bedanken!

DIE TRÄUME VON GESTERN, SIND DIE HOFFNUNGEN VON HEUTE UND VIELLEICHT DIE REALITÄTVON MORGEN!

Belp, 3. Januar 2010

Euer Präsident

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Christian Santschi". The signature is fluid and cursive, with a prominent initial "C" and "S".

Christian Santschi

Anforderungsprofil eines AeBO- oder FVT Präsidenten

- Sollte alle Tätigkeitsgruppen auf unserem Flugplatz kennen
- Sollte teamfähig, integrierend und nicht polarisierend sein
- Sollte im Umgang mit den Behörden vertraut sein
- Sollte das Amt uneigennützig betreiben
- Muss über EDV-Mittel verfügen
- Sollte stets hilfsbereit, ziel- und zukunftsorientiert sein
- Sollte über Fach-, Methoden-, Organisations- und Sozialkompetenz verfügen
- Sollte mindestens alle zwei Wochen auf dem Flugplatz erscheinen
- Sollte über ein aktives Brevet verfügen
- Sollte über eine gewisse Lebens- und Führungserfahrung verfügen
- Sollte über eine gewisse Gelassenheit und über eine hohe Frustrationstoleranz verfügen

Interessenten werden gebeten, sich beim heutigen Präsidenten zu melden!

Christian Santschi
Nünenenweg 5
3123 Belp

Tel. 079 300 30 32
E-Mail. chrsantschi@hotmail.com

Flugplatz Thun - Weisungen betreffend Flugbetrieb für das Jahr 2010

1 Verbindliche Regelungen

1.1 Grundlagen

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

1.2 Auswärtige Piloten

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

1.3 Schulungs- und Trainingsflüge im Platzvoltenbereich

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

1.4 Permanente Einschränkungen

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

1.5 Temporäre Einschränkungen

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

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

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

1.6 Ausnahmegewilligungen

Können in begründeten Einzelfällen durch die Flugplatzleitung erteilt werden.

2 Flugdienstleiter- (C-Dienst) Einsatz

2.1 Dauer der "Flugdienstleiter Saison"

Von Sa 13. März bis So 14. November 2010 wird an Wochenenden (Sa + So), sowie an allgemeinen Feiertagen Flugdienst geleistet.

Eintragungen können bis zur HV des FVT in die im C-Büro aufliegende Agenda erfolgen. Offene Daten - nach diesem Zeitpunkt - werden unwiderruflich durch die Flugplatzleitung belegt und die davon betroffenen Piloten schriftlich benachrichtigt.

2.2 Flugdienstleiter Pflicht

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

Ausnahmen: - Vorstandsmitglieder des FVT sowie der einzelnen Tätigkeitsgruppen;

- Piloten die nur Segelfliegen;

- Piloten die nur Modellfliegen;

- Ehrenmitglieder des FVT;

- Flugschüler (jedoch erwünscht, zusammen mit ihrem Fluglehrer);

- Besondere, vom FVT bezeichnete Mitglieder mit Sonderaufgaben.

2.3 Einsatzzeiten

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

2.4 Verhinderungsfall

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

2.5 Versäumnis

Bei Nichterfüllung der Flugdienstleiter Pflicht entscheidet der Vorstand des FVT über die Sanktionen.

2.6 Pflichtenheft des Flugdienstleiters / Notfalldossier

Pflichtenheft und Notfalldossier sind wichtige Dokumente und müssen bei Dienstantritt unbedingt bereitgestellt, gelesen und in der Folge auch angewendet werden.

Anpassungen seitens der Flugplatzleitung können jederzeit erfolgen.

3 Ausgangs- und Eingangszoll

Es ist möglich, ab Flugplatz Thun direkt ins Ausland zu fliegen.

Neu: vom Ausland auch wieder zurück nach Thun! Infos folgen.

3.1 Vom Piloten vorzukehren

Neu werden die Zollformalitäten übers Internet getätigt. Ein Reglement wird auf der Internetseite www.thun-airfield.ch aufgeschaltet.

3.2 Gebühren

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

4 Gesuche/Bestätigungen „Revalidation class rating“

Gesuche können an die Flugplatzleitung eingereicht werden.

- Briefkasten B-Büro (auch per Post) oder Verteiler C-Büro

Adresse:

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

- persönlich beim Flugplatzleiter oder Flugplatzleiter Stv.

5 Adressen / Verbindungen

Flugplatzleiter	Stellvertreter 1	Stellvertreter 2
Hansueli Stauffer Riedweg 18 3628 Uttigen Natel: 079 214 57 47	Kurt Krebs Giebelmatt 1 3634 Thierachern Tel. G: 033 222 85 31 Natel: 079 651 67 50	Bewusst vakant!

Rückblick / Anerkennung, Dank / Ausblick

1. Einleitung

Viele Unternehmen ernennen etwa Mitglieder/Mitarbeiter zu Persönlichkeiten des Monats/Jahres. Nun bin ich der festen Überzeugung, Thun Airfield sei mit seinen fünf Tätigkeitsgruppen, dem Beizli und dem Unterhaltsbetrieb auch eine Unternehmung. Es ist mir also ein echtes Bedürfnis, auch so etwas ins Leben zu rufen und besondere Leistungen - auch in diesem Sinne- heraus zu heben. In dieser Ausgabe mache ich nun den Anfang dazu.

Für Eure diesbezüglichen Vorschläge bin ich dankbar!

2. Am einfachsten wäre es....

...alle Mitglieder gleichermassen zu ehren. Das wäre mir aber zu einfach und zu oberflächlich. Immerhin bin ich mir bewusst, alle Mitglieder - mit wenigen Ausnahmen - haben einen wertvollen Beitrag zum guten Gelingen beigetragen.

Ein Ereignis möchte ich aber doch noch heraus heben, nämlich den Putz- und Infrastrukturtag vom 18. April 2009, wurden wir doch - gegenüber den Vorjahren- mit fast der doppelten Anzahl von Helfern überrascht.

An dieser Stelle also meinen aufrichtigen Dank, den ich Euch allen von Herzen zukommen lasse.

3. Winter 2008/2009

Dank Hanspeter Gafner und der gross angelegten Schneeräumung auf dem Vorplatz und Parkplatz konnten wir, sobald die Piste es erlaubte, wieder ungehindert fliegen. Ich danke Dir, lieber Hanspeter, für Deine uneigennützig Initiative!

4. Thuner Flugtage 15./16. August 2009

Im Vorfeld dieses Jubiläums -das gebe ich gerne zu- hatte ich Angst, dieser Anlass könnte ein Flop werden. Ich durfte aber schon früher erfahren, dass wenn ein jeder alles gibt, letztendlich doch ein gemeinsamer Erfolg möglich ist. Was dann zu sehen war, übertraf alle meine Erwartungen. Bei grosser Hitze und enorm vielen Besuchern wurde da bei der Versorgung mit Speis und Trank und in allen übrigen Betätigungsfeldern alles an „High Power“ gegeben.

Würde ich hier jetzt einzelne Namen erwähnen, würde das den Rahmen dieses

Heftes sprengen. Bitte gestatten Sie mir trotzdem, zwei Kameraden mit Namen zu nennen und zu würdigen:

Der eine ist Christian Santschi, der OK-Präsident. Während der ganzen Vorbereitungszeit, den Durchführungstagen und den Abschlussarbeiten war er der Motor, welcher unermüdlich am Karren riss. Christian, was Du da geleistet hast, muss seinesgleichen suchen. Ich danke Dir im Namen aller Mitglieder und auch im Namen unseres Flugplatzes. Das Jubiläumsfest war am Schluss auch Dank Dir ein Grosserfolg!

Hatte doch nebst dem Flugplatz Thun auch die Modellfluggruppe Jubiläum - 75 Jahre Modellfluggruppe Thun.

In diesem Zusammenhang gebührt dem Präsidenten der Modellfluggruppe, René Walther, ein Mega-Knick. Klar bist Du noch jung, aber was Du da neben Beruf und Familie geleistet hast, darauf kannst Du wirklich stolz sein! Dein entschiedenes Engagement und Dein Durchhaltewille sollen mit Name in die Geschichte eingehen.

Ich weiss, Du warst nicht allein, bitte gib den Dank auch an Deine grossartigen Helfer weiter.

5. Notlandung Aquila

Am 16.7.09 musste die Aquila aus noch unbekanntem Gründen durch den Piloten notgelandet werden. Dank „Coolness“ des Piloten konnte er wie auch sein Passagier unverletzt aus dem in Rücklage geratenen Flugzeugs „aussteigen“. Dem Pilotenkameraden gebührt an dieser Stelle unsere volle Anerkennung für diese grossartige Leistung, welche letztendlich Schlimmeres verhindern konnte. Ein grosses Dankeschön an dieser Stelle auch an die „schnellen Retter“, welche „blitzschnell“ zur Stelle waren. Es sind dies:

- Adrian Baumann, der aufmerksame Beobachter
- Andreas Furrer, Daniel Fankhauser und Adrian Sieber

Mit solchen Mitgliedern Flugplatzleiter sein zu dürfen, macht Spass!

6. Windsackmast

Aus einer Mücke wurde ein Elefant geboren. Weil das Seil ende Saison 2008 riss, kam die Idee auf, den Windsackmast grundsätzlich zu überholen. Das eine hat das andere ergeben und was lange währt wird endlich gut. Es entstand ein Mahnmal im Sinne von Nachhaltigkeit.

Mit wenig Geld konnten wir etwas Gutes hinkriegen. Das wäre nicht möglich gewesen, hätten da nicht ehrenwerte Mitglieder ihr Wesen getrieben. Es waren dies in erster Linie:

- Constant Werren der Konstrukteur und Allround-Mechaniker und
- Heinz Stalder, der Veredler
- weitere Mitgestalter und die „Aufrichter“ erwähne ich hier nicht namentlich, danke aber trotzdem herzlich!

Wenn wir auf den Flugplatz kommen, soll uns dieser Windsackmast daran erinnern, dass wir ein grosses Privileg haben, auf diesem wunderschönen Flugplatz fliegen zu dürfen und dass diese Schönheit mit dem Zusammenwirken aller Mitglieder nur noch verstärkt wird.

7. Putzwagen im Tankhäuschen

Parallel zu mir hatte unabhängig auch Reto Reusser die Idee, ein solches Gefährt zu realisieren. Da er im elterlichen Geschäft Resax-Laser GmbH - Laserschneiden und Blechkonstruktionen- tätig ist, hat er in kurzer Zeit diesen Wagen gezeichnet und Taten folgen lassen. Lieber Reto, als Du diese Idee hattest, warst Du noch Flugschüler. Ich danke Dir für Deine Initiative und dass der Flugplatz nur das Material für diesen Putzboy bezahlen musste, sehr!

Es stimmt mich zuversichtlich wenn ich sehe, wie „junges Blut“ das Geschehen auf dem Flugplatz mitprägt.

8. Schlussbemerkung / Ausblick

Ich hoffe, ich habe niemanden vergessen. Wenn doch, wäre es nicht absichtlich geschehen.

Für`s 2010 wünsche ich uns einen sicheren, freundlichen, sauberen Flugplatz mit vielen tollen Menschen die bereit sind mit Kopf, Hand und Herz an einem Mit-, Neben-, Über- und Füreinander mitzugestalten. In diesem Sinne wünsche ich Euch von ganzem Herzen eine tolle, mit vielen unvergesslich-schönen Flügen gesegnete Flugsaison 2010 ohne Zwischenfälle.

Ich freue mich auf viele Begegnungen mit einem Schwatz, wo nebst der verantwortungsvollen Piloten-Tätigkeit auch eine Portion Humor Platz haben soll.

Euer Flugfeldleiter
Hansueli Stauffer

Frühlingserwachen auf dem Flugplatz Thun

Flugplatzputzete 2010

Flugfeld und Hangar, technische Einrichtungen und Umgebung sind unsere wichtigsten Anlagen, die gepflegt werden müssen. Ohne diese Anlagen ist das **Fliegen nicht möglich**. Die aktiven Pilotinnen und Piloten müssen - sollten - alle einen Beitrag leisten, um die Flugkosten möglichst tief zu halten!

Im übrigen können wir stolz sein, auf einem der schönsten Flugplätze der Welt zu starten und zu landen!

Ich hoffe, liebe Fliegerkameradinnen und -kameraden, dass ich Euch **am 17. April 2010, 08.00 Uhr auf dem Flugplatz** vor dem Beizli begrüßen kann!

Wir werden folgende Arbeiten ausführen:

Reinigungen, Ausbesserungen, kleinere Bauarbeiten, Malerarbeiten, Pisten- und Flugfeldmarkierungen flicken oder ersetzen, und - und ...

Gutes Schuhwerk, Regenschutz, Überkleider und Humor mitnehmen!

Für das ganze Jahr suche ich noch ca. 5-6 Kameraden, die mir bei verschiedenen anfallenden und unvorhergesehenen Arbeiten helfen.



Meldet Euch bei mir
Telefon: 033 345 59 46
oder e-mail: wiedmer.fritz@freesurf.ch



Für Eure Mitarbeit danke ich allen im voraus bestens!

Der Bauchef FVT, Fritz Wiedmer



EINLADUNG ZUR HAUPTVERSAMMLUNG 2010

Liebe Mitglieder

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

Datum / Zeit: Freitag, 12. März 2009, 19.30 Uhr

Ort: Hotel Restaurant **FREIENHOF**, Freienhofgasse 3, 3600 Thun,
Tel. 033 227 50 50

TRAKTANDENLISTE

1. Wahl der Stimmzähler
2. Protokoll HV 2009
3. Jahresbericht des Präsidenten
4. Jahresbericht der Flugschule
5. Jahresrechnung 2009 mit Revisorenbericht
6. Budget 2010
7. Entlastung des Vorstandes
8. Aufnahme von Neumitgliedern
9. Wahlen
 - a) Wahl des Präsidenten
 - b) Wahl des übrigen Vorstandes
 - c) Wahl der Kontrollstelle
10. Mitgliederbeiträge / Flugpreise 2010 / Pauschale
11. Beschaffung Flugzeug
12. Problematik MFGT/Flugplatzchef
13. Offene Diskussion / Dialog
14. Tätigkeitsprogramm 2010
15. Anträge
16. Verschiedenes

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

Mit freundlichen Grüßen
Motorfluggruppe Thun

Der Präsident, Hans Fuchs



43. Jahresbericht des Präsidenten für das Jahr 2009

Diesmal ist es mir leider nicht vergönnt von einem unfallfreien Jahr zu berichten. Am Donnertag, 16. Juli hatte unsere Aquila HB-SFV eine Motorpanne im Anflug auf die Piste 32 in Thun. Dem Piloten gelang es nicht mehr das Triebwerk erneut zu starten und sah sich zu einer Notlandung in einem Maisfeld kurz vor der Piste gezwungen. Glücklicherweise blieben der Pilot und sein Passagier unverletzt, obwohl sich das Flugzeug zum Schluss überschlug und auf dem Dach zu liegen kam. Dabei ging die Glashaube zu Bruch und durch das entstandene Loch konnten sich die beiden Insassen selbst befreien. An diesem Abend hatten wir grosses Glück und wir sind dankbar dafür.

Die Maschine, unsere AT01 Aquila, wurde schwer beschädigt, von der Versicherung als Totalschaden beurteilt und entsprechend finanziell abgegolten. Die Untersuchung des Vorfalles durch das BFU läuft immer noch, der abschliessende Bericht ist weiterhin ausstehend. Daher kann über die Ursache der Motorpanne nichts Abschliessendes gesagt werden.

Der Vorstand hat sich schon mehrfach mit einem Ersatz für unsere Aquila beschäftigt. Zwei Typen, die DA20 Eclipse und die Tecnam J2002 haben sich in Thun vorgestellt. Keines der beiden Flugzeuge schaffte es, uns restlos zu überzeugen. Die Eclipse hat mit nur gerade mal 200 kg Zuladung schlechte Voraussetzungen für ein Schul- und Reiseflugzeug. Das frei schwingende Bugrad muss durch entsprechendes Bremsen gelenkt werden, ein Nachteil auf Grasplätzen ganz speziell bei Nässe. Es macht auch beim Rückwärtsschieben am Boden Probleme, einfaches Manövrieren ist in unserem Hangar mit den bekannt knappen Platzverhältnissen unmöglich.

Die Tecnam J2002 hat eine ähnliche Zuladung wie die Aquila, die Performance bei Start und Climb-out ist besser als bei der Aquila, erklärbar durch dieselbe Motorleistung bei einem maximalen Abfluggewicht von 580 kg. Das Leergewicht von nur 360 kg ist rund ein Drittel weniger wie bei der Aquila, alles ist filigran und leichtgewichtig, sicherlich ein Nachteil für ein Clubflugzeug. Auch sind die Platzverhältnisse subjektiv enger als bei unserer Aquila.

Verschiedene andere Flugzeuge wurden uns durch Mitglieder empfohlen, Cessna 162 Skycatcher und die tschechische Sportcruiser beispielsweise, aber

alle haben einen entscheidenden Fehler. Keine dieser Maschinen ist in der Kategorie VLA zugelassen und kann in der Schweiz höchstens als Ecolight Verwendung finden mit den entsprechenden Nachteilen. Die EASA scheint einer European Light Aircraft Kategorie, ähnlich der amerikanischen LSA (Light Sport Aircraft) nicht abgeneigt zu sein, bleibt die Frage in welcher Form, für uns noch wichtiger, bis wann dies Realität sein könnte.

Die Flugzeugbeschaffung und die zukünftige Flottenpolitik wird sicherlich ein Thema sein an unserer nächsten HV.

Ein Höhepunkt in unserem Vereinsjahr waren die Flugtage im August zum 75-Jahre-Jubiläum des Flugfeldes Thun. Vom Wetter verwöhnt, pilgerten unzählige Besucher auf unseren Platz. Wir konnten an beiden Tagen viele Rundflüge über den See oder in die Alpen durchführen. Diese Flüge haben unsere Statistik gegenüber den anderen Jahren erheblich aufpoliert, wir haben dieses Jahr 110 Passagiere befördert gegenüber 89 im Vorjahr, was einer Steigerung von etwas über 20% entspricht. Die im Rundflug erbrachten Stunden sind in ähnlichem Verhältnis gewachsen.

Allerdings bereitet das BAZL unserem Rundflug Probleme. Für eine gewerbsmässige Bewilligung sollten neuerdings Auflagen erbracht werden, die einer SWISS gut anstehen, aber von einem Verein schlicht nicht getragen werden können, weder finanziell noch vom Aufwand her. Das BAZL behauptet, nur die EASA Bestimmungen umzusetzen, die wir in der Schweiz mit den bilateralen Verträgen akzeptiert haben. Im Vorstand haben wir verschiedene Möglichkeiten geprüft, die wir umsetzen könnten, sollten die Forderungen vom BAZL Wirklichkeit werden. Unternehmen werden wir aber nichts bis die Bestimmungen, in welcher Art auch immer, in Kraft treten. Die Sache mit der damals geforderten CAMO, die in letzter Sekunde zurückgezogen wurde macht klar wie unsere Behörden verunsichert sind und hat eindeutig gezeigt, dass derjenige, der nichts unternahm letztlich die besseren Karten hatte. Nach wie vor hoffen wir auf einen Sieg der Vernunft, damit wir auch in Zukunft unsere Rundflüge im bewährten Rahmen anbieten und durchführen können.

Ein weiteres leidiges Thema, dem sich der Vorstand mehrmals in seinen Zusammenkünften, sowie in zwei zusätzlichen Sitzungen, annehmen musste ist das Benehmen unseres Flugfeldleiters gegenüber der Zeitair und deren Inhaber P. Bylang. Was in einem persönlichen Konflikt zwischen den beiden begann, ist



in den letzten zwei Jahren, trotz unzähliger Bemühungen diesen zu schlichten, eskaliert und betrifft mittlerweile die Motorfluggruppe sowie den gesamten Vorstand. Ich verzichte an dieser Stelle auf weitere Ausführungen, sicherlich wird es an unserer HV ein Thema sein.

Glücklicherweise gibt es auch erfreuliches zu berichten. Im letzten Jahr konnten wir mehrmals unsere Flugzeuge auswärts vermieten und haben damit eine Auslastung erreicht, die trotz schwierigeren Zeiten an die vergangenen Jahre herankommt. In den ersten drei Monaten 2009 lag unser Flugfeld unbenutzbar unter einer Schneedecke, in diese Zeit fiel auch eine Motorrevision der Reichenbacher Cessna 172. So konnten wir unsere C172 nach Reichenbach stellen, ab dort operieren und gleichzeitig den Kollegen aus Reichenbach unsere Cessna zur Verfügung stellen. Eine WIN-WIN-Situation also und erst noch im Sinne der Zusammengehörigkeit im AeBO. Später konnten wir einem Fliegerkameraden in Reichenbach unsere Cessna zur Verfügung stellen für eine Flugreise. Ein Hagelschaden in Ecuwillens, anlässlich eines Sphair-Kurses, ergab eine weitere Möglichkeit eine Cessna auswärts zu vergeben.

Peter Bylang hat die ganzen Ausmietungen technisch betreut, sowie unsere Piloten in Reichenbach eingewiesen. Ihm sei an dieser Stelle herzlich gedankt für seine zusätzlichen Bemühungen zum Wohle unserer Fluggruppe.

Wer kürzlich die Piper Archer (HB-PMY) geflogen hat, wird das neue GPS und TCAS (Traffic Collision Avoidance System) bemerkt haben. Nachdem wir unsere Flugzeugelektronik mit dem Transponder S und dem ELT 406 dem heutigen Stand angepasst haben, wurde ein weiterer „Facelift“ fällig. GPS-Einbaugeräte sind heute kaum mehr zu bezahlen. Nicht die Geräte sind teuer, nein, die Gebühren der EASA-Vorschriften sind der massgebliche Faktor. Der Einbau eines GPS-Gerätes wird durch die EASA als „major change“ eingestuft und die entsprechenden „engineering certificates“ verursachen Kosten die den Kaufpreis weit übersteigen.

Portable Ausrüstungen werden hingegen als „minor change“ angeschaut und sind deshalb günstiger zu haben. Mit dem entsprechenden Adapter sind die Antenne und die Stromversorgung hinter dem Instrumentenbrett fixiert und sauber aufgeräumt. Auch das TCAS ist portabel und funktioniert auf Transponderbasis, ist demnach (leider) nicht mit FLARM kompatibel. Da Segelflugzeuge vermehrt auch mit Transponder ausgerüstet werden und wir uns

mehrheitlich auf Flugplätzen und Zonen mit Motorflugverkehr bewegen, macht dieses System Sinn. Das von uns gewählte, von ZAON fabrizierte Gerät wird mit der GPS-Karte gekoppelt und zeigt Traffic in relativer Position zu unserem Flugzeug mit entsprechender Höhenangabe an. Wir werden an unseren Refreshern das System detailliert vorstellen, seine Wirkungsweise und Voraussetzungen aufzeigen. Ich möchte aber schon jetzt darauf hinweisen, dass nur ein guter „Look out“ unterstützt mit moderner Elektronik die gewünschte Sicherheit bieten kann. Wir wollen mit der HB-PMY Erfahrung sammeln und in der Folge auch die andern Flugzeuge unserer Flotte in gleicher Weise nachrüsten.

Unsere HB-CIE ist, seit sie zu unserer Flotte gestossen ist, das meist geflogene Flugzeug. Entsprechend abgewetzt hat sich das Interieur in letzter Zeit präsentiert. Wir wollen die Sitze neu beziehen, den Dachhimmel erneuern und auch die Türverkleidungen sollen wieder in altem Glanz erscheinen. Natürlich spielen auch hier die neuen EASA-Vorschriften hinein, unser technischer Chef ist bemüht, eine regelkonforme und trotzdem kostengünstige Variante zu planen und umzusetzen.

Mehr und mehr wurde mein Rückblick zu einem Ausblick auf kommendes. In diesem Sinne möchte ich Euch unsere HV am Freitag, 12. März 2010 ans Herz legen. Es ist wichtig, dass sich unsere Vorstandsarbeit breit abstützt bei den Mitgliedern. Umgekehrt wollen wir auch die Wünsche unserer Mitglieder kennen. Schliesslich arbeitet der Vorstand im Interesse aller.

Wichtig: Die HV findet dieses Jahr **NICHT wie üblich im Seepark statt**, eine Terminkollision machte ein Ausweichen nötig. Die Refresher sind aber nach wie vor im Seepark angesiedelt. Genaue Zeiten und Angaben über den Ort der HV sind den Einladungen zu entnehmen.

Meinen Rück- und Ausblick möchte ich mit einem Wunsch für eine unfallfreie und vom Wetter begünstigte Flugsaison beschliessen.

Euer Präsident
Hans Fuchs



Jahresbericht 2009 der Motorflugschule Thun

1. Rückblick

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

Nachdem für die Flugschule stundenmässig schwachen 2006 stiegen die Ausbildungsstunden seither regelmässig leicht an. Zwei Flugschüler (Mario Bolla und Daniel Wampfler) haben die Pilotenausbildung abgeschlossen.

10 weitere Schüler sind in verschiedenen Stufen der Ausbildung, drei davon sind auch im laufenden Theoriekurs engagiert. Mit der Hoffnung auf viel gutes Flugwetter schauen wir optimistisch auf ein gutes aber arbeitsreiches Flugschuljahr 2010.

Nachdem die Aquila immer mehr Freunde gefunden hatte, hat uns die Motorpanne mit Notlandung im Maisfeld alle ein bisschen verunsichert, ist doch der Grund des Motorausfalles bis heute nicht geklärt. Ziel des Vorstandes ist es, möglichst auf die neue Flugsaison hin einen Ersatz für die Aquila in Thun zu haben. Wir konnten uns aber noch nicht für einen Typen entscheiden – das letzte Wort wird die HV haben.

Trotz der „vielen“ Schüler hat die Flugzeugreservation gut geklappt. Wir werden auch im Sommer 2010 samstags die HB-CIE wieder für die Flugschule vorreservieren. Ab Donnerstagabend werden nicht reservierten Zeiten für alle Piloten freigegeben.

Ich schaue positiv aufs 2009 zurück und bin optimistisch fürs 2010!

2. Tätigkeiten 2009

Refresher / Checkflüge 2009

Der Refresher 2009 wurde sehr gut besucht; besten Dank allen, die mitgemacht haben. Zum Refresher 2010 und den Clubausflügen sind wieder alle herzlich eingeladen. (Refresher Infos auf eigener Seite).



Das Summer-fly-out wird wieder belebt mit einer SMS-Einladung an die Interessierten; Interessenten werden gebeten ihre Natelnummer auf dem Anmeldeformular zum Refresher anzugeben, wenn sie jeweils eine Einladung erhalten möchten.

42 kleine und grosse Checkflüge wurden in Thun durchgeführt – ein beachtlicher Teil der Thuner Piloten macht also ihren CR-Checkflug immer noch nicht in Thun. Im weiteren haben Hugo Stähli und andere Fluglehrer mit diversen Flugschulinteressenten Schnupperflüge gemacht. Für nur Fr. 195.- (alles inkl.) können Kandidaten eine halbe Stunde selber fliegen und erhalten dazu eine gründliche Information über die PPL-Ausbildung in Thun. Bitte weitersagen!

Abgeschlossene Ausbildungen im 2009

Differenztraining:	5	
Differenz- und Variantentraining:	1	
Validierung ausländischer Ausweise:	0	
Grundschulung PPL/RPPL:	2	(Wampfler Daniel und Bolla Mario)

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

3. Fluglehrer und Ausbildungspendenzen

Für die Motorflugschule Thun waren letztes Jahr 9 Fluglehrer und 1 Einweisungs-Berechtigter im Einsatz.

Total wurden 2009 ca. 285 Ausbildungsstunden im Rahmen der Flugschule Thun durchgeführt (rund 5 h mehr als im Vorjahr).

Marcel Reber ist seit September 2009 nun vollwertiger Fluglehrer – herzliche Gratulation.

Hansueli Stauffer wird im 2010 nicht für die MFGT als Fluglehrer wirken.

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



Im Moment sind **10 PPL-Schüler** in der Ausbildung und weitere Kandidaten haben Interesse; wer von ihnen wirklich weitermacht, werden wir sehen. Im PPL-Theoriekurs von diesem Winter sind 5 Schüler, 3 sind aktive Thuner-Schüler, zwei sind Reichenbacher.

4. Tätigkeitsprogramm 2010

Refresher: Mi 24. Febr. 19h / Do 4. März 19h / Sa 13. März 09h
Im Hotel Seepark

Gruppenausflug 1-tägig: im Juni (genaue Daten folgen an der HV)

Gruppenausflug 2-tägig: Ende August

Summer-fly-out
Jeweils am Mittwochabend, ab Mitte Mai bis September. Interessenten tragen sich bitte auf Liste im C-Büro oder auf der Refresher-Anmeldung ein.

Auslandflüge mit Fluglehrer: Auf Anfrage fast jederzeit möglich

5. Ausblick

Fürs 2010 bin ich optimistisch, dass wir ein neues Schulflugzeug bekommen und es für die Flugschule und Fluggruppe ein gutes Flugjahr wird.

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

Burgholz, im Januar 2010

Euer Cheffluglehrer
Franz Meyer

Technische Neuerungen

Schleppmaxxe



Ab sofort steht unser Schleppmaxxe allen Mitgliedern zur Verfügung. Dieser Flugzeugschlepper ist relativ einfach in der Handhabung, erfordert aber trotzdem einen vorsichtigen Umgang und etwas Übung. Unser technischer Chef, Peter Bylang, oder alle Fluglehrer vermitteln Euch gerne eine kurze Einführung. Die nötigen Adapter hat Bruno Wüthrich für uns angefertigt, damit sind die Cessna 172 und auch die Archer mit der gleichen Vorrichtung am Schleppmaxxe anwendbar.



Grundsätzlich gilt für den Einsatz des Schleppmaxxe:

Aushangarieren: ab Torschwelle nach aussen

Einhangarieren: Der Schleppmaxxe darf nur soweit eingesetzt werden, bis das Hauptfahrwerk die Torschwellen passiert hat, abschliessendes Manövrieren erfolgt manuell mit Deichsel in gewohnter Manier.

Traffic Collision Avoidance System (TCAS) und GPS System



Unsere HB-PMY ist neu damit ausgestattet. Genau genommen handelt es sich hier um ein PCAS (Portable Collision Avoidance System auf Transponderbasis). Details und Einführung erfolgen anlässlich unserer Refresher. Weitere Infos oder Ergänzungen sind jederzeit bei unserem Chef Technik, Peter Bylang; erhältlich.

Peter Bylang



REFRESHER 2010

Die Flugschule ruft Euch alle auf, den Refresher 2010 zu besuchen.

Daten (jeweils das gleiche Programm):

Mittwoch	24. 2. 2010	Abends	1900 - 2200 Uhr
Donnerstag	04. 3. 2010	Abends	1900 - 2200 Uhr
Samstag	13. 3. 2010	Vormittag	0900 - 1200 Uhr

Ort: Hotel Seepark 3602 Thun, Tel. 033 226 12 12
Parkplätze beim Restaurant Holiday, Schadausaal
und Hotel Seepark (beschränkt und kostenpflichtig).

Themen:

- LPC
- Stalls, Erkennen und richtig reagieren
- Infos, Wünsche Verschiedenes

Mitbringen: Schreibmaterial

WEITERAUSBILDUNG 2010

Auch in diesem Jahr will die Flugschule zwecks Koordination alle Mitglieder erfassen, die eine Weiterbildung machen möchten.

Anmeldung Refresher: 0 Mi 24. 2. 0 Do 4. 3. 0 Sa 13. 3.

Weiterausbildung:

- Umschulung auf:
- 0 NVFR, 0 Akro 0 Gletscherfliegen

Für Interessenten Summer-fly-out-Info-SMS: NatelNr:

Anmeldung an: Rolf Seiler, Lenggasse 4, 3860 Meiringen
seiler.rolf@bluewin.ch



Einladung zur Hauptversammlung 2010

Freitag 26. Februar 2010 um 20 Uhr
im Gasthof Löwen Thierachern

Ab 1930 Uhr treffen wir uns zum Apéro.

Traktanden

1. Wahl des Stimmenzählers
2. Protokoll der HV 2009
3. Mutationen
4. Jahresbericht des Präsidenten
5. Bericht Gruppenflugzeuge
6. Jahresrechnung 2009, Budget 2010
7. Décharge des Vorstandes
8. Wahlen
9. Tätigkeitsprogramm 2010
10. Verschiedenes

Der Vorstand der GOST

**Inserat
Wasner**

Jahresbericht 2009

Das Jahr 2009 stand im Zeichen des Jubiläums „75 Jahre Flugplatz Thun“. Sehr spät wurde klar, dass die seit Jahren geplante Flugshow als Grossanlass nicht die nötige Unterstützung durch die Mehrzahl der FVT-Mitglieder hatte. Verschiedene Gründe führten erst an der FVT HV 2009 zur Absage der Flugtage. Vielleicht entsprechen solche Grossanlässe auch einfach nicht mehr dem heutigen Zeitgeist. Aber einfach ein solches Jubiläum ungenutzt verstreichen zu lassen wollten dann doch eine Anzahl von Unentwegten nicht. So wurden mit Ach und Krach in kurzer Zeit die Flugtage als Fly-In organisiert, nicht zuletzt auch motiviert durch das Jubiläumsfest der Modellfluggruppe Thun, die sich durch nichts von ihrem super organisierten Fest abbringen liessen.

Trotz suboptimaler Vorbereitung und grossem Einsatz von vielen – allen voran Chrigu Santschi- aber auch unterstützt durch traumhaftes Wetter, hatten wir am 15. und 16. August „Thuner Flugtage“, an welchen sich viele lokale und einfliegende Gäste und nicht zuletzt wir Mitglieder des FVT erfreuten.

Auch dieses Jahr flogen GOST-Flugzeuge an verschiedene Treffen. Hier eine kleine Auswahl:

- Am gleichen Wochenende wie die „Thuner Flugtage“ fand auch das Fly-In von Biel-Kappelen statt. Am Sonntag bevor die grosse Zuschauerschar eintraf, statteten 6 GOST-Flugzeuge dort einen Besuch ab und kamen in Formation zurück nach Thun.
- Nur eine Woche später fand bei knappem Wetter das EAS-Treffen in Buochs statt. Dort sah man 3 GOST-Flugzeuge.
- Auch das Gebirgspilotentreffen auf Croix-de-Coeur wurde besucht.
- Am 6. September wurden wir (5 Flugzeuge) an der Schaffhauser Flügerchilbi ausgesprochen freundlich empfangen.
- Natürlich wurde auch an der Tour de Cervalat am 10.10.09 teilgenommen.

Verschiedene Auslandflüge wurden hauptsächlich durch unsere Kollegen in Reichenbach geflogen. Mein einziger Auslandflug führte dieses Jahr nach Feurs an das Lambada-Treffen, allerdings mit dem Kitfox.



Sicher ein Highlight war der erneute Erstflug des Praga Babys, das von Vater und Sohn Moser aufgebaut worden war - leider erst kurz nach den Flugtagen.

Entwicklung der GOST

Obschon GOST-Mitglieder wegen mangelndem Hangarplatz zur Zeit ab anderen Flugplätzen fliegen müssen, entwickelt sich die GOST langsam aber sicher weiter. Mir sind zwar im Moment keine neuen Projekte bekannt, aber man spürt das Interesse an der Experimentalfliegerei immer wieder, speziell natürlich an Anlässen wie den Flugtagen mit rund 50 Eigenbauflugzeugen und einigen Oldtimern. Die Aussicht, das Praga Baby als zweites Gruppenflugzeug einzusetzen, aber auch die hohen Kosten der GA dürfte das Interesse weiter schüren.

Entwicklung LSZW

Ursprünglich wurde der SIL-Prozess wieder aufgestartet, weil die Segelflieger befestigte Anrollstreifen auf ihrer Piste benötigen. Zusätzlich wurden dann vier weitere Projekte eingebunden, welche zum Teil von vorn herein wenig Chancen zur Akzeptanz hatten. Geblieben sind die Anrollstreifen, die Erweiterung des Flugplatz-Perimeters und die Erneuerung des Beizlis. Für einen GOST-Hangar kämpfen wir weiter, neuerdings auf der Basis eines Provisoriums, weil die Armasuisse Immobilien eine komplette Neuplanung des Waffenplatzes beginnt. Hoffen wir, dass sich der FVT-Vorstand auch unter neuer Leitung für die Weiterentwicklung des Flugplatzes engagiert. Dann ist nämlich auf diesem Flugplatz noch vieles möglich, auch für die jüngste Gruppe, die GOST.

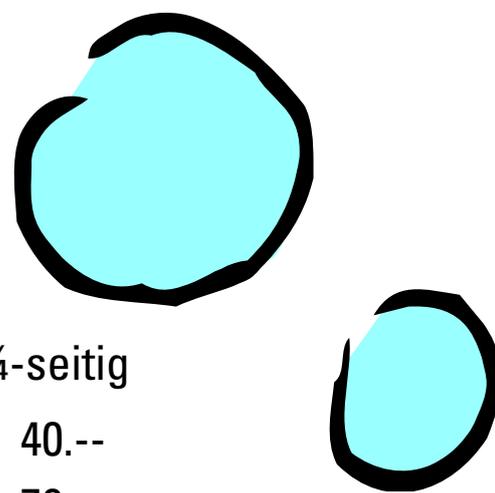
Ich danke allen, die mit ihrer Disziplin, guter Flugvorbereitung und Voraussicht zu einem unfallfreien Flugjahr beigetragen haben.

Ich wünsche viele Erfolgserlebnisse beim Flugzeugbauen und schöne Flugerlebnisse im 2010.

Tägertschi, Januar 2010
Heinz Lang, Obmann GOST



hier könnte
Ihr Inserat
stehen!

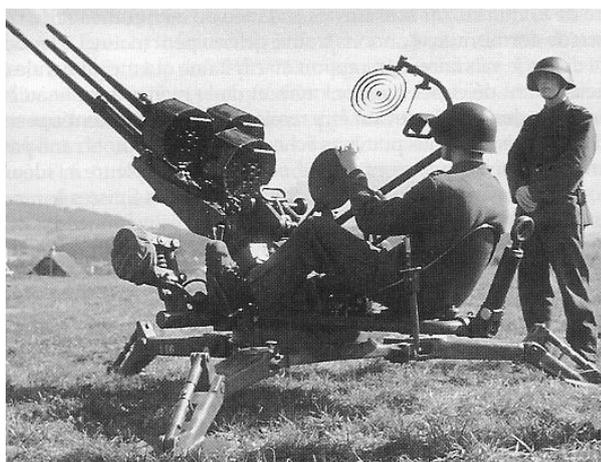


	1-seitig	½-seitig	¼-seitig
1 Ausgabe	115.--	65.--	40.--
2 Ausgaben	220.--	115.--	70.--
3 Ausgaben	315.--	165.--	105.--

...die Redaktion weiss mehr!

Jahres Rück- und Ausblick, Vereinskultur

Insgesamt wurde das Jahr 2009 von einigen äusserst turbulenten Ereignissen geprägt, global gesehen rüttelte es in der Politik wie auch in der Wirtschaft sehr



viele Bereiche so regelrecht durch. Auch wir wurden hiervon nicht ganz verschont, wenn auch nicht direkt aufgrund oben erwähnter Punkte. Das Projekt „Thuner Flugtage - Doppeljubiläum“ zusammen mit dem FVT bescherte uns im Vorfeld doch so einige teils gravierende „moving targets“, auch wurde uns das eine oder andere Dinosaurierei „gelegt“. Sind doch bewegende Ziele eher was für die Flab, so

meisterten wir auch diese, wenn auch mit einem teils massiv höheren Zeit- und Manpower-Aufwand als uns eigentlich lieb war.

Eins vorweg, wir haben das 75-jährige Bestehen der Modellfluggruppe Thun gebührend gefeiert! So entstand u.a. ein **Jubiläumsbuch**, welches mit Berichten aus der Sicht von den Pionieren und Mitwirkern, aus den Anfängen der Modellflug-Pionierzeit bis zum heutigen High Tech-Zeitalter einen äusserst interessanten Lesestoff bietet. Mit den **Thuner Flugtagen** feierten wir zusammen mit sämtlichen FVT-Spartenvereinen das 75-jährige Doppeljubiläum (MGT + FVT) am 15. und 16. August auf der Thuner Allmend. Ein umfangreiches Web-Album wie auch die Thuner Flugtage-DVD halten Impressionen dieses eindrücklichen Anlasses fest. Im November doppelten wir noch nach und konnten im praktisch ausverkauften Kino Rex mit der **Fliegerfilm Matinée** unser Jubiläumsjahr für die Öffentlichkeit erfolgreich abschliessen. Entsprechende Presseartikel wie auch eigene Berichte rund um unser 75-Jahre-Jubiläum sind online auf unserem Internet Auftritt verfügbar.



Zu unserem Jubiläum „schenkten“ wir uns selbst auch noch einen komplett überarbeiteten **Internet-Auftritt**. Dieser wird fortlaufend erweitert. So wurde in der ersten Phase dem „alten“ Internet-Auftritt ein neues professionelles Gewand verpasst, in den weiteren Phasen folgen hier nun im Verlauf des 2010 eine generelle Überarbeitung und Erweiterung: www.mgthun.ch

An dieser Stelle möchte ich mich noch speziell bei allen Vereinskollegen bedanken, welche **ausserhalb des Vorstands** jeweils im Vorfeld teils äusserst intensiv an den oben aufgeführten Jubiläumsanlässen und Projekten mitgewirkt haben! Natürlich auch ein Merci an alle Mitglieder, Angehörige und Freunde, welche während den Anlässen mit angepackt haben. An dieser Stelle auch noch ein Merci an den FVT, hat dieser doch die groben Thuner Flugtage-Budget-Posten wie u.a. das Night Hawks Nachtflugprogramm, Marketing sowie die Absperrung übernommen.

Mit einem äusserst gelungenen **Elektro-Plauschtreffen** starteten wir diesen Frühling erfolgreich in die Flugsaison 2009. Auch der **RCM Frühlingswettbewerb** wie auch der **RCM Ziellandewettbewerb** konnte mit einer erfreulich hohen Beteiligung durchgeführt werden. Diese drei Anlässe wurden durch Mitglieder ausserhalb des Vorstands organisiert. Auch hier ein herzliches Dankeschön an die Organisatoren!





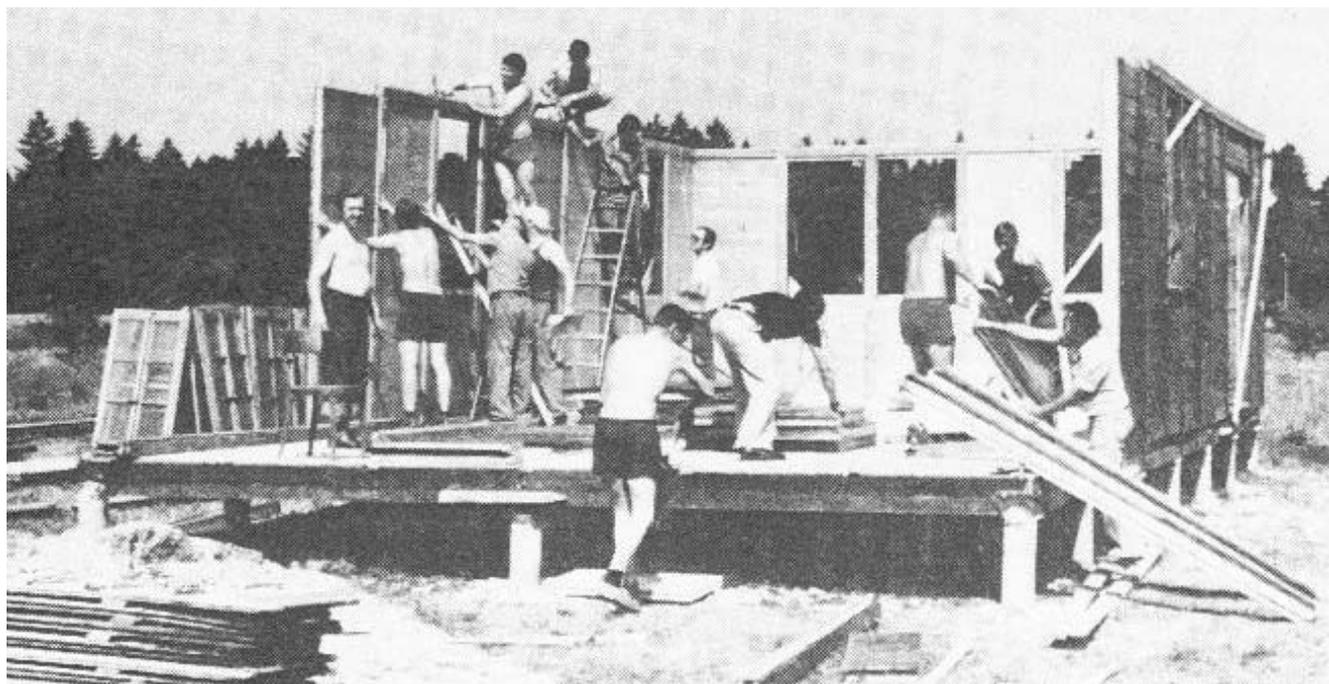
Die Förderung des Nachwuchs bildet in der Zukunft der MG-Thun weiterhin einer der wichtigsten Bestandteile um der **Vereinsüberalterung** proaktiv entgegen wirken zu können. In den letzten drei Jahren wurden ja bereits entsprechende Massnahmen ergriffen, welche erfreulicherweise auch schon positive Resultate aufzeigen. Hier ist allerdings die **Nachhaltigkeit** ein wichtiger Punkt. Mit ein paar wenigen Einzelkämpfern werden wir das Projekt Nachwuchsförderung in der

Zukunft nicht mit dem gewünschten Erfolg bestreiten können. Auch hier sind wir auf eine breite und aktive **Mithilfe** angewiesen.



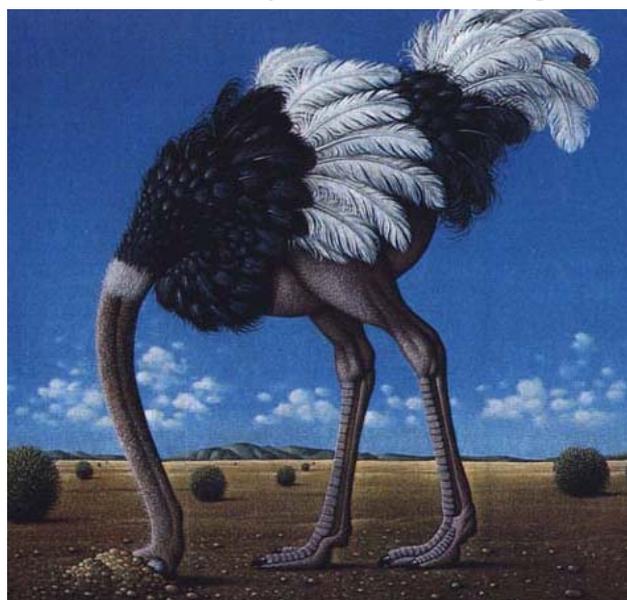
RCM Ziellandewettbewerb 2009 Impressionen

In den nachfolgenden zwei Jahren bedarf unser **Clubhaus** einer „sanften“ **Renovation**. Hier stehen einerseits Wartungsarbeiten an der Aussenhülle wie an den technischen Installationen an. Zudem bedarf die Innenraum-Gestaltung einer **Generalüberholung**. In der ersten Phase werden hier die Renovationspläne erarbeitet und dann in den nächsten Schritten die Arbeiten in Angriff genommen. Hierfür bedarf es aus mehreren handwerklichen Bereichen



die entsprechenden **Fachkräfte**, sei es im ersten Schritt für die techn. Beratungen, Erstellung der Renovationspläne und Budget Zusammenstellungen, wie dann schlussendlich auch für die Realisierung der Projekte. Hierfür nehme ich sehr gerne entsprechende **Unterstützungsangebote** an. Im Sinne einer Ressourcen-Optimierung ist es auch problemlos möglich, die Projektleitung od. jeweilige Teilprojektleitungen für dieses Vorhaben ausserhalb des Vorstands zu führen.

Öffentlichkeitsarbeit haben wir in unserem Jubiläumsjahr sehr erfolgreich geführt. Durften wir doch zahlreiche positive ja teils sogar äusserst begeisterte Feedbacks rund um unsere Jubiläums Aktivitäten entgegen nehmen. Aber auch in der Zukunft muss diesem Vorhaben für die bessere Verankerung des Modellflugs in der Region Thun weiterhin viel Beachtung geschenkt werden. Denn es ist leider bei weitem **keine Selbstverständlichkeit** mehr, dass wir auf der Thuner Allmend unser schönes Hobby einfach so ausüben



dürfen. Denn nur mit einem guten Einvernehmen in der Region wird der Modellflug in Zukunft seine Akzeptanz auf einer breiteren Ebene finden und festigen. Lobbyarbeit ist in der heutigen Zeit auch für Vereine ein **MUSS!**

Im Bereich der **Sicherheit** konnten wir die Thuner Flugtage komplett **unfallfrei** bestreiten. Hier haben sicher einerseits die eigenen entsprechend hohen geforderten Sicherheitsvorgaben wie auch andererseits die hohe Disziplin jedes Piloten dazu beigetragen. Leider mussten wir aber im 2009 einen nicht so harmlosen **Selbstunfall** verbuchen. Der betroffene Pilot feiert glücklicherweise ab sofort zweimal pro Jahr Geburtstag.

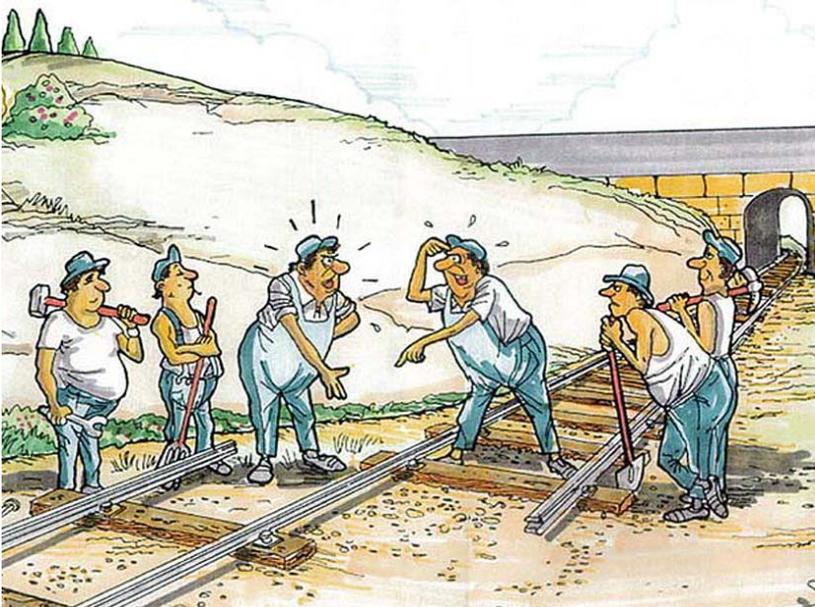
Sicherheit wie auch die Öffentlichkeitsarbeit sind keine **Produkte**, sondern dies sind **Prozesse**, an welchen wir **ALLE** stets daran arbeiten müssen! Sei es in der engen kooperativen Zusammenarbeit mit unseren Partnern wie auch mit entsprechender **Vorbildfunktion, Kommunikation** und **Rücksichtnahme** jedes einzelnen bei der Ausübung unseres schönen Hobbys.



"Work with us, we're trying to screw you."

Im 2010/2011 will ich auch den **Vorstand** mit einem kompetenten „jungen“ Vereinskollegen **erweitern**. Entsprechende Evaluierungen sind hier im vollen Gange. Um die bevorstehenden Herausforderungen erfolgreich in Angriff nehmen zu können, benötigen wir allerdings nicht „nur“ einen optimierten Vorstand. Nein, hierfür benötigt ein Verein auch aktiv „anpackende“ Mitglieder. Entsprechend erfolgreiche Projekte haben dies auch schon bestätigt. Selbstverständlich steht es zudem JEDEM Mitglied frei, sich für ein Amt innerhalb oder ausserhalb des Vorstands zu bewerben. Entsprechende Angebote nehme ich jederzeit sehr gerne entgegen.

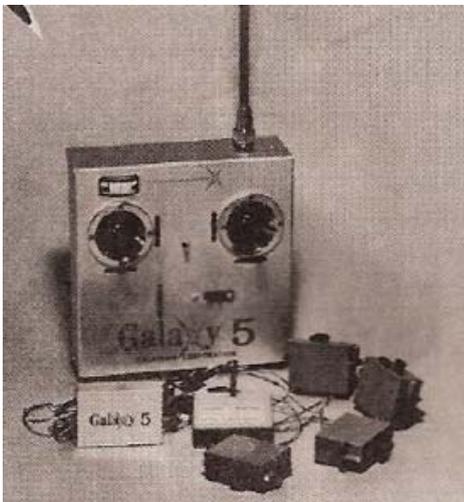
Wie bereits eingangs erwähnt, war auch dieses Jahr sehr interessant aber zugleich auch sehr intensiv. Mit insgesamt 45 Sitzungen und weit mehr als 12 Stunden **Aufwand** pro Woche ist für das Präsidialjahr 2009 das obere Limit für ein „miliz“ Präsidentenamt ganz eindeutig überschritten → dies entspricht in etwa einem 30% Job! Ich werte aber auch das Jubiläumsjahr nicht als Standard-Präsidialjahr. Ab dem 2010 muss sich das ganze dann aber auf ein normales Mass einpegeln. Hier bin ich allerdings auf die aktive Mithilfe und eine breite Unterstützung angewiesen. Ein Verein lebt primär vom aktiven Mitwirken seiner Mitglieder!



Wichtig ist für das 2010, dass wir uns nicht auf den „Lorbeeren“ des 2009 ausruhen! Sicher steht uns bei weitem nicht ein so intensives Vereinsjahr bevor wie das vergangene. Aber umso wichtiger ist es, dass wir mit der entsprechend nötigen **Vereinskultur** „Miteinander statt Gegeneinander“ den Weg

weiterhin mit vereinten Kräften noch vorne gehen, denn Stillstand bedeutet leider zwangsweise auch einen Rückschritt.

Die heutige Zeit fordert, dass man generell offen für **Neues** ist, unterschiedliche Ansichten sowie Interessen positiv sieht und auch mal alt eingesessenes kritisch hinterfragen darf. Man hat nie ausgelernt!



<http://www.rchalloffame.org/>



<http://www.futabarc.com/>

➔ Es gibt weiterhin viel zu tun, also packen wir's gemeinsam an...!

Einige unserer Mitglieder mussten im 2009 teils grössere gesundheitliche Rückschläge verbuchen. Diesen wünsche ich weiterhin gute Genesung und viel Kraft für die Zukunft! Für das neue Jahr wünsche ich Euch und Euren Angehörigen alles Gute!

René Walther

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

Zitate „Pessimismus vs. Optimismus“:

- Norbert Blüm: „*Pessimismus darf heute nicht die einzige Wachstumsbranche sein.*“
- Theodor Heuss: „*Der einzige Mist, auf dem nichts wächst, ist der Pessimist.*“
- Heinz Rühmann: „*Ein Pessimist ist ein Mensch, der sich über schlechte Erfahrungen freut, weil sie ihm recht geben.*“
- Volkmund: „*Ein Pessimist findet zu jeder Lösung ein Problem*“
- Volkmund: „*Für den Pessimisten ist das Glas halbleer, für den Optimisten halbvoll.*“

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
<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"/> Bucker Fan Club		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> GOST		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Fluggruppe Saanenland		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Alpine Segelfluggruppe		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Motorfluggruppe Obersimmental		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> 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			