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 94 (1/11) — Seite

AEROCLUB BERNER OBERLAND
Die fliegende Agenda – Terminkalender 2
Einladung zur Delegiertenversammlung 2011 3
Jahresbericht des Präsidenten 2010 4
Die Geschichte unserer Oberländer Flugplätze – Thun 7

SAANEN
Fluggruppe Saanenland
Rückblick - Ausblick 11

THUN
Flugplatzverein Thun
Einladung zur Hauptversammlung 2011 15
Jahresbericht des Präsidenten 2010 16
Flugplatzweisungen 2011 18
Flugplatz-Beizli 21
Fluplatzputzete 23

Motorfluggruppe Thun
Einladung zur Hauptversammlung 2011 25
Jahresbericht des Präsidenten 2010 26
Jahresbericht der Flugschule 2010 30
3 Fragen zur Technik 33
Refresher 2011 34

GOST
Einladung zur Hauptversammlung 2011 35
Jahresbericht des Präsidenten 2010 36

Segelfluggruppe Thun
Föhnflug vom 30.10.2010 39

Modellfluggruppe Thun
Modellflug-Report 2010/2011 45

ZWEISIMMEN
Alpine Segelfluggruppe
Ende der Segelflugsaison 49

Motorfluggruppe Obersimmental
Ziellandekonkurrenz 50

Die fliegende Agenda

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

Hauptversammlungen 2011

28.01.2011	Hauptversammlung Modellfluggruppe Thun
25.02.2011	Hauptversammlung GOST
04.03.2011	Hauptversammlung Segelfluggruppe Thun
11.03.2011	Hauptversammlung Motorfluggruppe Thun, 19.30 Uhr
25.03.2011	Delegiertenversammlung AeBO, im Landgasthof zum Bären, Mülenen
09.04.2011	Hauptversammlung EAS
13.05.2011	Hauptversammlung Fluggruppe Saanenland, 20 Uhr

AeroClub Berner Oberland

08.10.2011	Tour de Cervelat

Fluggruppe Saanenland

11.03.2011	Fonduehöck, ab 1800 Uhr im Rest. Cheeserii, Feutersoey

Flugplatzverein Thun

16.04.2011	1. Flugplatzputzete
22.10.2011	2. Flugplatzputzete

Segelfluggruppe Thun

05.03.2011	Montage-Tag
27.-28.05.2011	Schnupperkurs
11.-15.07.2011	Ferienpass und Schulungslager
18.-29.07.2011	Thunerlager
22.10.2011	Demontage-Tag

Fehlt ein Termin?

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

Einladung zur Delegiertenversammlung des AeBO 2011

DATUM / ZEIT : Freitag, 25. März 2011 von 19.30 bis ca. 21.00 Uhr
ORT : Landgasthof zum Bären, 3711 Mülenen
TEILNEHMER : Vorstand und Delegierte des AeBO

TRAKTANDEN

1. Begrüssung der Teilnehmer
2. Wahl des Stimmenzählers
3. Protokoll der Delegiertenversammlung 2010
4. Jahresbericht des Präsidenten 2010
5. Jahresrechnung 2010
6. Décharge-Erteilung an den Vorstand
7. Tarife 2011
8. Budget 2011
9. Anträge
10. Wahlen:
    - Wahl der Rechnungsrevisoren
11. Tätigkeitsprogramm 2011
12. Verschiedenes

Mit freundlichen Grüssen
Der Präsident

Marco Zürcher

AeBO-Jahresbericht des Präsidenten 2010

Auch im dritten Jahr seit der Gründung des AeBO's können wir auf Wohlwollen und gute Zusammenarbeit zwischen den vier Flugplätzen Saanen, Zweisimmen, Reichenbach und Thun zurückblicken.

Die Zusammenarbeit unter den Flugplätzen im Berner Oberland in den Bereichen Ausbildung, Information, Rundflug, Versicherungen, Sicherheit, Flugmaterial-sharing usw. wurde auch in diesem Jahr gepflegt und soll 2011 weitergeführt werden. Diverse Veranstaltungen wie z.B. ein Meteo-Kurs wurden AeBO-weit durchgeführt. Ein grosses Dankeschön an die Organisatoren.

Am 09.10.2010 um 09 Uhr und 10 Minuten fiel der Startschuss zur dritten Ausgabe der „Tour de Cervelat". Während in Saanen, Zweisimmen und Reichenbach bei herrlichem Wetter bereits am frühen Morgen geflogen werden konnte, hiess es für die Kollegen in Thun, aufgrund hartnäckigen Nebels, abwarten. Dieser löste sich allerdings gegen Mittag dann auf und somit waren alle vier Flugplätze des AeBO in Betrieb.
Es war für mich persönlich ein besonderes Erlebnis zu sehen, wie viele Kollegen an diesem Tag mit ganz unterschiedlichen Flugzeugtypen unterwegs waren. Ich möchte hier ganz speziell den Ground-Crew's danken, ohne deren Einsatz wir sicherlich nicht so tolle Verpflegung und gut organisiertes Ground-Handling hätten geniessen können. Dank gebührt aber auch allen anderen, die die TdC unterstützt und daran teilgenommen haben. Ich bin überzeugt, dass die TdC auch im Jahr 2011 wieder ein Erfolg werden wird.

Unser Informationsmagazin, die AeBO-Info, hat sich bei allen Vereinen des AeBO beliebt gemacht, finden wir darin doch immer mehr Erlebnisartikel, aber auch Meldungen und Informationen über unser Fluggebiet. 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! Ich möchte alle Mitglieder ermuntern, Beiträge über Reisen, Erlebnisse, Fachartikel etc. zu schreiben und diese an Barbara Gusset zu senden. So wird unser Organ stetig bereichert.

Das Jahr 2010 stand im Zeichen von „100 Jahre Schweizer Luftfahrt“. In diesem Rahmen fanden einige sehr interessante Flugveranstaltungen statt, so auch der Hauptfestakt in Emmen. Leider spielte dort das Wetter nicht optimal mit. Trotzdem war es aus meiner Sicht ein würdiger Anlass zur Feier des Jubiläumsjahres.

Der AeBO startet nun in sein viertes Jahr und der Vorstand hat schon wieder einiges für die neue Saison geplant.

Sannen, 3. Januar 2010

Euer Präsident

Marco Zürcher

Inserat Clarke

Inserat

HOPE-Modellbau

Die Geschichte unserer Oberländer Flugplätze

Der Flugplatz Thun

Der Flugplatz Thun kann in diesem Jahr 100 Jahre Flugbetrieb feiern. Im September 1911 wurden mit einem Blériot-Eindecker auf der Allmend erste Flugversuche durchgeführt. Der bekannte Oskar Bider landete im April 1913 von Bern kommend auf der Thuner-Allmend.

Mit Ausbruch des ersten Weltkrieges wurde die K+W (Konstruktionswerkstätte) mit der Konstruktion und dem Bau von Militärflugzeugen beauftragt. Hierzu wurden auf der Allmend Hallen gebaut und eine Piste mit Richtung 23/05, sowie eine Notlandepiste 33/15 eingerichtet. Eine Eigenproduktion von Militärflugzeugen in der Schweiz drängte sich auf, weil wir nach Kriegsausbruch von jeder Einfuhr von Kriegsflugzeugen aus dem Ausland abgeschnitten waren. Die Aufnahme des militärischen Flugbetriebes auf der Thuner Allmend erfolgte am 1. Juli 1915. Mit dem Kriegsende fielen die Rüstungsaufträge für die K+W Thun grösstenteils

Militärgelände Thun
Foto: Schweizer Luftwaffe vom 21.6.1938

dahin. Die neu geschaffene KTA (Kriegstechnische Abteilung) beschloss dann allerdings den erneuten Eigenbau von Flugzeugen und erstellte auf das Jahr 1923 hin auf der Allmend eine neue Werkstätte und eine zusätzliche Flugzeughalle.

Der Flugplatz Thun spielte als Ausweichflugplatz dank der ausgezeichneten meteorologischen Verhältnisse sowie Etappenort der berühmtesten internationalen Flugwettkämpfe der Zwanziger- und Dreißiger-Jahre auch international eine gewisse Rolle. Neben dem Flugbetrieb wurde aber auch der militärische Schiessbetrieb auf der Allmend immer intensiver, wobei sich die Piloten mit der Artillerie dahin einigten, dass sie während des Artillerie-schiessens nach dem Start nach links abdrehten, statt wie üblich die Rechtsvolte zu fliegen.

Flugplatz Thun
Foto Schweizer Luftwaffe vom 1.5.1946

Morane auf der verschneiten Piste von Thun
Foto: Schweizer Luftwaffe

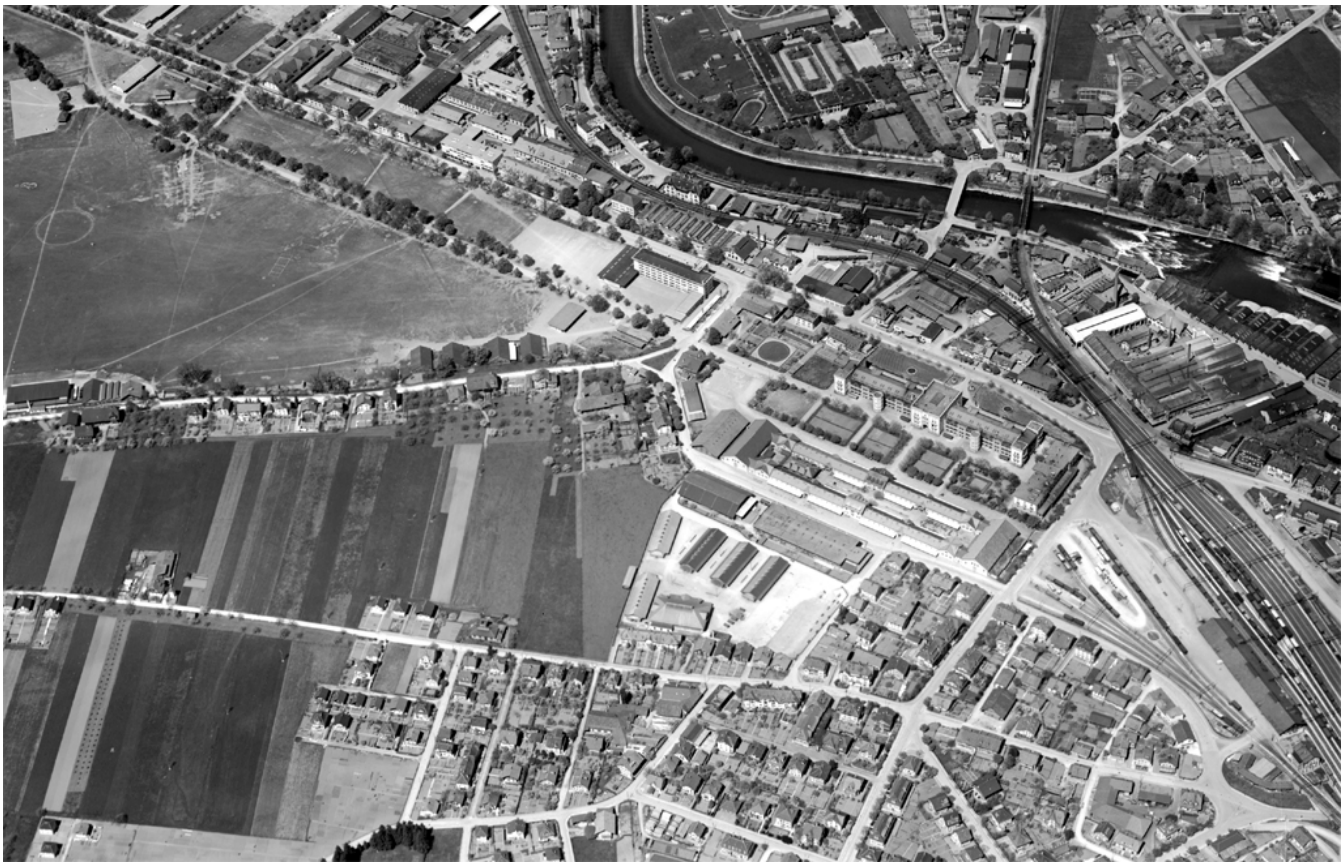
Während dem 2. Weltkrieg wurde der Flugplatz Thun durch verschiedene Fliegerkompanien betrieben. Alle neu in Thun produzierten Flugzeuge, so die C-35, C-36 und die in Lizenz gebauten Morane, wurden vor der Ablieferung an die Truppe in Thun eingeflogen und getestet.

Spätestens mit der ersten Landung eines Düsenflugzeuges "Vampire" im August 1947 auf der Graspiste wurde klar, dass nur die Erstellung einer Hartbelagspiste den Weiterbestand des Militärflugplatzes Thun ermöglichen könnte. Die Thuner Behörden setzten sich aber gegen einen Ausbau des

Messerschmitt Me-109E auf dem Flugplatz Thun
Foto: Schweizer Luftwaffe

Flugplatzes zur Wehr, weil sie mit allzu grossen Beeinträchtigungen durch den Fluglärm in den Wohn- und Entwicklungsgebieten der Gemeinde Thun rechneten. Daraufhin fasste 1953 das Eidgenössische Militärdepartement den Entschluss, den Militärflugplatz Thun aufzuheben. Ende 1955 wurden die Anlagen der K+W Thun und der Fliegertruppen auf der Allmend den Panzertruppen übergeben und damit der militärische Flugbetrieb eingestellt.

Am 22. September 1933 wurde unter der initiativen Geburtshilfe von Willy Farner, Flugzeugkonstrukteur aus Grenchen, die Sektion Thun des AeCS gegründet. Damit begannen offiziell auch die zivilen fliegerischen Aktivitäten in Thun. Seit 1956 ist der Flugbetrieb in Thun bis zum heutigen Tag ausschliesslich in zivilen Händen. Diese Geschichte wurde jedoch an anderer Stelle durch kompetente Leute bereits beschrieben.



Kasernenanlage aus der Luft am 3. Mai 1945
Foto: Schweizer Luftwaffe

René Zürcher

Rückblick / Ausblick

Liebe Kollegen im AeBO

Am Donnerstag, 30. Dezember 2010 fand einmal mehr unser Jahresend-Apéro statt: ein ungezwungenes und gemütliches Treffen in der Kaminbar des Hotel Bellerive, Gstaad.

Die Grundidee des Anlasses scheint zu gefallen: mehr als die Hälfte der Mitglieder haben sich die Zeit dazu reserviert. Vielleicht war es aber auch die Ankündigung, dass unser Mitglied Beat Marti eine kurze, bebilderte Präsentation seiner interessanten fliegerischen Laufbahn geben würde. Seine bisherigen Arbeitgeber waren Militär (UeG), Swissair, Swiss, Rega und - Novartis. Die konzerninterne Fluggesellschaft operiert mit Flächenflugzeugen und Helikoptern praktisch weltweit.

Ohne Zweifel kann Beat seinen beachtlichen Erfahrungsschatz mit Erfolg bei Novartis einbringen und nutzen. Er verstand es, in seiner bescheidenen Art vor allem den unglaublichen technologischen Wandel seiner bis heute 30 Jahre Fliegerei aufzuzeigen.

Wir alle wissen das; aber selber teilzuhaben an der Entwicklung vom rudimentären Variometer bis zum HeadUp Display (HUD), vom Kommunizieren

mit Blinklicht bis zum Datalink, von der Landkarte auf dem Knie zur Darstellung der räumlichen Situation auf dem Bildschirm ist besonders eindrücklich.

Ich verzichte auf eine lapidare Aufzählung von Beat's Typenschau, die zwischen der fliegerischen Vorschulung und heute liegt, sondern sage ganz einfach:

Herzlichen Dank für Deine wohlgelungene, unterhaltsame Präsentation!

Ausblick

Auch unsere kommenden Anlässe dienen der Pflege der Kameradschaft. Herzlich willkommen!

Fonduehöck

Freitag, 11. März 2011 ab 1800 Uhr im Rest. Cheeserii, Feutersoey

Hauptversammlung 2011

Freitag, 13. Mai 2011, 2000 Uhr, Ort noch offen

Zum Schluss weise ich an dieser Stelle gerne noch auf die verschiedenen **WEITERBILDUNGS-ANLÄSSE** des AeBO in diesem Jahr hin. Die Flugschulen in Thun, Reichenbach und Zweisimmen sind für die "Refresher" allen Mitgliedern des AeBO offen und frei zugänglich. Dasselbe gilt auch für die verschiedenen **SUMMER-FLY-OUTS**

Ich ermuntere Euch zur Teilnahme und sende herzliche Grüsse aus dem Saanenland.

Röbi Möhl
Obmann Fluggruppe Saanenland

8309 Nürensdorf, 14.1.2011

Impressum

Die Aero-Info erscheint dreimal jährlich in einer Auflage von 510 Exemplaren.
Nächste Redaktionsschlüsse: 15.4.2011, 16.9.2011, jeweils um 12 Uhr
Später eintreffende Beiträge werden erst in einer nächsten Ausgabe berücksichtigt!
Gesamtredaktion: Barbara Gusset, Frohnholz 314, 3661 Uetendorf
☎ Privat: 032 511 88 39 / Geschäft: 031 330 30 17 / Mobile: 079 510 41 69
Titelblattgestaltung: Mario Gilgen
e-mail: redaktion@aeroclub-berneroberland.ch

Inserat
TC-Net

Einladung zur Hauptversammlung des FVT 2011

DATUM / ZEIT : Freitag, 18. März 2011 von 19.30 bis ca. 21.30 Uhr
ORT : Hotel Seepark Thun (Raum: Genève)
TEILNEHMER : Vorstand und Mitglieder des FVT

TRAKTANDEN

1. Begrüssung der Teilnehmer
2. Wahl der Stimmenzähler
3. Protokoll der Hauptversammlung 2010
   (Abgedruckt in der Aero-Info 2/10)
4. Jahresbericht
   (Abgedruckt in der Aero-Info 1/11)
5. Jahresrechnung 2010 mit Revisorenbericht
6. Décharge-Erteilung an den Vorstand
7. Projekte
8. Mitgliederbeiträge 2011
9. Budget 2011
10. Statutenanpassungen
11. Wahlen / Ehrungen
12. Tätigkeitsprogramm 2011
13. Verschiedenes / Informationen

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident
Christopher Clarke

Jahresbericht des Präsidenten für das Jahr 2010

Geschätzte Mitglieder

Auch in diesem Jahr durften wir einige Events miterleben. So waren die Mountain-flyers, die Fallschirmspringer und einige kleinere und mittlere Fly-In`s bei uns zu Gast.

Die beliebte Tour de Cervelat konnte trotz wetterbedingten Einschränkungen einen Erfolg verbuchen. Vielen Dank an Hans Fuchs und seine Crew.

Immer wieder konnte ich feststellen, dass solche Anlässe unseren Flugplatz belebten und viele Allmendbesucher zu interessierten Zuschauern wurden. Ich denke, dass solche Momente den Flugplatz Thun in der Bevölkerung verankern und so zu einem positiven Rahmen beitragen.

Es ist wichtig zu wissen, dass wir uns in einer immer schneller werdenden Zeit befinden. Wir sind gezwungen unser vernetztes Denken zu fördern und weiterzuentwickeln.

Warum schreibe ich dies? Es ist der Schlüssel zu unserer Zukunft auf dem Flugplatz Thun. Rund um unseren Flugplatz befinden sich zahlreiche Parteien (Anwohner, Gemeinden, Behörden, etc.) mit verschiedensten Interessen. Mit diesen Partnern müssen wir ein gutes Einvernehmen haben. Denn nur so lassen sich Probleme lösen oder gar nicht erst entstehen. Daher bitte ich alle, helft, lenkt und denkt mit.

Wie in anderen Jahren, wurde wieder sehr viel gearbeitet (Putztage und C–Dienste). Besten Dank an alle Helfer. Leider sind es immer wieder und mehrheitlich die gleichen Mitglieder, die sich zur Verfügung stellen und so den Flugbetrieb ermöglichen. Dabei wären neue Helfer sehr willkommen!

Sollte der Trend (immer weniger die „mithelfen“, fast niemand will oder kann ein „Amt“ übernehmen usw.) wie ich es im 2010 feststellen musste anhalten und zunehmen, so stehen uns allen schwierige Tage auf dem Flugplatz Thun bevor. Man könnte auch sagen, der Gegenwind nimmt kontinuierlich zu. Ich möchte

hiermit jedes einzelne FVT-Mitglied dazu ermuntern, seinen Beitrag zur Erhaltung und Pflege unseres Flugplatzes zu leisten. Denn nur „als ganzes“ können wir bestehen.

Bis Ende 2010 gab uns das BAZL Zeit, die „Annex 14“-Vorschriften betreffend „Umzäunungen“ umzusetzen. Dank Eurer grossen Unterstützung konnten wir diese Vorgaben umsetzen, vielen Dank.

SIL - „The never ending Story“. Es fanden viele Sitzungen statt und wir sind endlich ein kleines Stück weiter als im 2009. Jedoch sind noch etliche finanzielle und zeitliche Hürden zu bewältigen. Den Lead haben die Herren Heinz Lang und Hansueli Stauffer übernommen.
Welche Hürden müssen noch gemeistert werden?

- Bau eines GOST-Hangars
- Standort des GOST-Hangars
- Anrollstreifen der Segelflugpiste
- Bewegungszahlen des Flugplatz Thun

Dies sind nur einige Punkte, die bereinigt und verhandelt werden müssen.

Per Ende 2010 hat die Familie Zala das „Beizli“-Zepter an Frau Cornelia Ruchti und Herrn Roland Herren übergeben. Ich freue mich, dass wir mit dem neuen „Wirtepaar“ die Zukunft des Beizlis sicherstellen konnten.
Frau Ruchti und Herr Herren wünsche ich alles Gute, viel Freude und Erfolg mit (Ihrem) „Beizli“.

Die Arbeit geht uns nicht aus, aber die Helferinnen und Helfer. Daher bitte ich Euch, zieht mit uns am gleichen Strick in die gleiche Richtung. Nur so sichern wir die Zukunft des Flugplatz Thun. Ich danke Euch für die im vergangenen Jahr geleisteten Arbeitsstunden zu Gunsten des Flugplatzes und zähle wieder auf Euch für das neue Jahr.

Euer Präsident

Christopher Clarke

Flugplatz Thun - Weisungen betreffend Flugbetrieb für das Jahr 2011

1 Verbindliche Regelungen

1.1 Grundlagen

☞ **Betriebsreglement mit Anhängen,** VFR MANUAL sowie Anordnungen der Flugplatzleitung (liegen im C-Büro auf);

☞ Der Flugbetrieb kann grundsätzlich täglich von SR-SS stattfinden. Ausnahmen im Zusammenhang mit dem Waffenplatz, dem LS-D18, dem Platzzustand oder anderen Aktivitäten werden im C-Büro entsprechend angeschlagen (siehe auch Pt. 1.5.)

1.2 Auswärtige Piloten / Nicht in Thun stationierte Flugzeuge

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

1.3 Schulungs- und Trainingsflüge im Platzvoltenbereich

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

1.4 Permanente Einschränkungen

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

1.5 Temporäre Einschränkungen

Diese werden durch die Flugplatzleitung verfügt und den Piloten in Form eines Anschlages im C-Büro zur Kenntnis gebracht.
Die Aufhebung von Einschränkungen im Flugplatz-Bereich (Militärische Aktivitäten, Pistenzustand usw.) erfolgt durch die Flugplatzleitung.
Informationen über länger andauernde Einschränkungen oder spezielle Verfahren können auch über das Flugzeugreservationssystem "RESAIR" eventuell über www.thun-airfield.ch erfolgen.

1.6 Ausnahmebewilligungen

Können in begründeten Einzelfällen durch die Flugplatzleitung erteilt werden.

2 Flugdienstleiter- (C-Dienst) Einsatz

2.1 Dauer der "Flugdienstleiter Saison"

Von Sa 12. März bis So 13. November 2011 wird an Wochenenden (Sa + So), sowie an allgemeinen Feiertagen Flugdienst geleistet.
Eintragungen können bis zur HV des FVT in die im C-Büro aufliegende Agenda erfolgen. Offene Daten - nach diesem Zeitpunkt - werden unwiderruflich durch die Flugplatzleitung belegt und die davon betroffenen Piloten schriftlich benachrichtigt.

2.2 Flugdienstleiter Pflicht

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

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

2.3 Einsatzzeiten

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

2.4 Verhinderungsfall

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

2.5 Versäumnis

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

2.6 Pflichtenheft des Flugdienstleiters / Notfalldossier

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

3 Ausgangs- und Eingangszoll

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

3.1 Vom Piloten vorzukehren

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

3.2 Gebühren

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

4 Gesuche/Bestätigungen „Revalidation class rating“

Gesuche können an die Flugplatzleitung eingereicht werden.

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

Adresse:

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

5 Adressen / Verbindungen

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

Flugplatz-Beizli Thun

Das Flugplatz-Beizli ist zu neuem Leben erwacht und startet in neuem Outfit und frischem Aufwind!

Im Cockpit sitzen Ihre Piloten Cornelia Ruchti und Roland Herren. Gemeinsam wollen wir eine gemütliche Atmosphäre schaffen.

Sie sind herzlich eingeladen bei uns kleine Zwischenlandungen zu machen. Wir bieten Ihnen vom „Zmorge“ bis zu einem Überfliegerteller verschiedenste Sachen an. Bei uns kann man ein Hangar-Kafi geniessen oder Snacks wie Sandwiches, Pommes-Frites oder einen Fallschirmsalat. Mit einem wechselnden Monatsbier soll auch der Durst nicht zu kurz kommen. Beim Brunch am Sonntagmorgen oder bei einem Glas Wein bei Sonnenuntergang können Sie die Aussicht vom Thuner Flugplatz geniessen. Oder Sie lassen sich ganz einfach mit Kaffee und Kuchen verwöhnen. Eventuell lockt Sie unser Znüni-Hit nach Thun, ein Kaffee mit einem Sandwich, um den kleinen Hunger zu stillen.

Ihr Wohl liegt uns sehr am Herzen. Bei uns ist immer eine Landebahn frei, jeder ist bei uns herzlich willkommen.

Gerne stellen wir unsere Crew vor:

Cornelia Ruchti wird die Geschehnisse leiten. Sie ist im Gastgewerbe aufgewachsen und hat zahlreiche Erfahrungen gesammelt. Ihre Tochter bringt viel Schwung ins Familienleben. Ihr Lebenspartner Roland Herren, wird ihr als Co-Pilot bei den zukünftigen Herausforderungen tatkräftig unter die Arme greifen.

Crew

Kapitän
Cornelia Ruchti

Co-Pilot
Roland Herren

Bei dieser Gelegenheit möchten wir uns beim Vorstand des Flugplatzvereins Thun bedanken, der an uns geglaubt hat und das ganze erst ermöglichte.

Wir freuen uns auf eine tolle Zusammenarbeit und wünschen allen einen guten Start in die neue Flugsaison.

Wir freuen uns sehr, Sie bald im Flugplatz-Beizli begrüssen zu dürfen!!

Cornelia Ruchti + Roland Herren

Frühlingserwachen auf dem Flugplatz Thun

Flugplatzputzete 2011

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 16. April 2011, 0800 h 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

Inserate

Flugschule Diemtigtal

Wasner

Jost Druck AG

EINLADUNG ZUR HAUPTVERSAMMLUNG 2011

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

Datum / Zeit: Freitag, 11. März 2010, 19.30 Uhr
Ort: Hotel Restaurant **FREIENHOF**, Freienhofgasse 3, 3600 Thun, Tel. 033 227 50 50

TRAKTANDENLISTE

1. Wahl der Stimmenzähler
2. Protokoll HV 2010
3. Jahresbericht des Präsidenten
4. Jahresbericht der Flugschule
5. Jahresrechnung 2010 mit Revisorenbericht
6. Budget 2011
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 2011 / Pauschale
11. Statutenänderungen
12. Tätigkeitsprogramm 2011
13. Anträge
14. 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

Peter Bylang hat sein Möglichstes gegeben, an Wochenenden gearbeitet, um unsere Maschinen wieder in die Luft zu kriegen. Ihm möchte ich an dieser Stelle herzlich danken für seinen Einsatz.

Das Jahr 2010 hat eigentlich recht gut angefangen bezüglich unserer Flugleistungen. Bis Ende April lagen wir gegenüber dem Vorjahr mit etwa 40 Stunden im Plus. Diese wurden in der Folge vom verregneten Mai zunichte gemacht. Juni und Juli bauten wir wiederum einen kleinen Vorsprung auf, der allerdings im nassen August restlos unterging. In diesem Monat flogen wir ein Minus von 60 Stunden ein, das auch der schöne September nur zu einem kleinen Teil aufholen konnte. Der Oktober war auch nicht vom Wetterglück verwöhnt, die Stundenzahlen sanken wieder. Der November knapp gehalten, im Dezember schafften wir gerade 1 h 50 min. Schuld daran war sicherlich der frühe Wintereinbruch. Am Ende des Jahres fehlen uns fast 47 Stunden gegenüber dem Vorjahr, das Total der geleisteten Flugstunden sank unter 900 auf 878 h und wurde somit zum schlechtesten Ergebnis seit Beginn meiner Statistik im Jahre 1996, wahrscheinlich gar in der Vereinsgeschichte.

Am 23. Juli wurden an der ausserordentlichen HV die Weichen gestellt für den Kauf des Piper Sport als Ersatz für unsere Aquila. Versprochen wurde die Lieferung auf Ende Oktober durch den Tschechischen Hersteller. Die Kommunikation mit den Tschechen gestaltete sich schwierig, ich habe mehrmals darüber berichtet. Wir versuchten immer und immer wieder die nötigen Unterlagen zu erhalten für das durch die EASA auszustellende „Permit to Fly“. Am Nikolaustag war es endlich soweit: ich hatte alle Unterlagen beisammen und konnte den Permit bei der EASA anfordern. Heute am Dreikönigstag ist dieses nun bei mir eingetroffen und ich kann beim BAZL mit der Immatrikulation unseres Flugzeuges weiter machen. Die Kennung HB-WYL ist schon längere Zeit reserviert und weckt sicherlich bei manchem Erinnerungen an unsere HB-CYL, die uns 2006 Richtung Namibia verliess. Übrigens, die Besitzer haben die Maschine kürzlich nach Südafrika verkauft wie ich heue erfahren habe.

Ein Dauerbrenner, der den Vorstand immer wieder beschäftigt sind die EASA-Reglementierungen, die das BAZL umzusetzen hat. Ich möchte an den Rundflug erinnern, wo wir die gewerbemässige Durchführung aufgeben und auf eine

Peter Bylang hat sein Möglichstes gegeben, an Wochenenden gearbeitet, um unsere Maschinen wieder in die Luft zu kriegen. Ihm möchte ich an dieser Stelle herzlich danken für seinen Einsatz.

Das Jahr 2010 hat eigentlich recht gut angefangen bezüglich unserer Flugleistungen. Bis Ende April lagen wir gegenüber dem Vorjahr mit etwa 40 Stunden im Plus. Diese wurden in der Folge vom verregneten Mai zunichte gemacht. Juni und Juli bauten wir wiederum einen kleinen Vorsprung auf, der allerdings im nassen August restlos unterging. In diesem Monat flogen wir ein Minus von 60 Stunden ein, das auch der schöne September nur zu einem kleinen Teil aufholen konnte. Der Oktober war auch nicht vom Wetterglück verwöhnt, die Stundenzahlen sanken wieder. Der November knapp gehalten, im Dezember schafften wir gerade 1 h 50 min. Schuld daran war sicherlich der frühe Wintereinbruch. Am Ende des Jahres fehlen uns fast 47 Stunden gegenüber dem Vorjahr, das Total der geleisteten Flugstunden sank unter 900 auf 878 h und wurde somit zum schlechtesten Ergebnis seit Beginn meiner Statistik im Jahre 1996, wahrscheinlich gar in der Vereinsgeschichte.

Am 23. Juli wurden an der ausserordentlichen HV die Weichen gestellt für den Kauf des Piper Sport als Ersatz für unsere Aquila. Versprochen wurde die Lieferung auf Ende Oktober durch den Tschechischen Hersteller. Die Kommunikation mit den Tschechen gestaltete sich schwierig, ich habe mehrmals darüber berichtet. Wir versuchten immer und immer wieder die nötigen Unterlagen zu erhalten für das durch die EASA auszustellende „Permit to Fly“. Am Nikolaustag war es endlich soweit: ich hatte alle Unterlagen beisammen und konnte den Permit bei der EASA anfordern. Heute am Dreikönigstag ist dieses nun bei mir eingetroffen und ich kann beim BAZL mit der Immatrikulation unseres Flugzeuges weiter machen. Die Kennung HB-WYL ist schon längere Zeit reserviert und weckt sicherlich bei manchem Erinnerungen an unsere HB-CYL, die uns 2006 Richtung Namibia verliess. Übrigens, die Besitzer haben die Maschine kürzlich nach Südafrika verkauft wie ich heue erfahren habe.

Ein Dauerbrenner, der den Vorstand immer wieder beschäftigt sind die EASA-Reglementierungen, die das BAZL umzusetzen hat. Ich möchte an den Rundflug erinnern, wo wir die gewerbemässige Durchführung aufgeben und auf eine

private Basis ausweichen mussten. Ich habe darüber in einem Newsflash berichtet.

Auch unsere Flugschule ist von neuen Vorschriften betroffen. Im Clubbetrieb, das heisst solange nur Vereinsmitglieder geschult werden, ist die bisherige Organisation gesetzmässig. Schulen wir Nicht-Mitglieder, wird die Schulung kommerziell, das würde unter anderem heissen, die Wartung der Flugzeuge müsste in eine CAMO eingebunden werden. Zur Erinnerung, eine CAMO (Continous Airworthiness and Maintenance Organisation) ist eine zusätzliche Stelle, die die Technische Wartung überwacht.

Im Prinzip läuft das Ganze folgendermassen ab: Ein Pilot stellt einen Fehler fest, schreibt das im Flugbuch ein. Der technische Dienst meldet das der CAMO, diese erstellt einen Arbeitsauftrag, der wird an den technischen Dienst weitergeleitet. Jetzt darf der Techniker den Schraubenschlüssel ansetzen, den Schaden beheben, einen Arbeitsrapport ausfüllen und diesen wiederum der CAMO zurücksenden. Diese nimmt die ausgeführten Arbeiten zur Kenntnis in ihre Unterlagen und sendet einen Maintenance-Release. Jetzt darf die Technik den Flieger abschreiben und wieder freigeben.

Es tönt nicht nur kompliziert, es ist aufwändig und teuer. Was bislang ein Maintenance-Betrieb intern lösen konnte, geht ausser Haus und wieder zurück.
Wir wollen unser altes, bewährtes System mit einem zuverlässigen Unterhaltsbetrieb auf dem Platz beibehalten. Wir waren gezwungen Anpassungen vornehmen. Bislang waren Flugschüler Probemitglieder, welche nach erfolgter Ausbildung von der Hauptversammlung als vollwertige Mitglieder aufgenommen wurden. Rechtlich waren sie während ihrer Ausbildung keine Mitglieder und unsere Flugschule war demnach kommerziell tätig. Wir mussten also unsere Statuten ändern und den neuen Gegebenheiten anpassen. Gleichzeitig haben wir auch das Betriebsreglement sowie das Tarif- und Spesenreglement überarbeitet. Diese neuen Reglemente liegen im C-Büro auf und können dort eingesehen werden. Momentan müssen wir Statuten anwenden, die nicht von der HV genehmigt sind, um unsere Schulung aufrecht zu erhalten. Die kommende HV vom 11. März 2011 wird diesen Zustand hoffentlich korrigieren.

Apropos HV, schon zum zweiten Mal hat uns der Seepark „ausgeladen“, da wiederum ein Politforum stattfindet. Ursprünglich hatten wir unsere HV immer am

1. Freitag im März. Die Segelfluggruppe schob ihre HV, die normalerweise Ende Februar stattfand, um 1 Woche weil ihre Zusammenkunft jeweils in die Sportferien fiel. Wir mussten nachziehen und seitdem haben wir Probleme mit dem Tagungsort. Momentan sind wir am Suchen eines geeigneten Ortes, Räume für 60–70 Personen mit akzeptabler Infrastruktur sind in Thun nur wenige vorhanden. Der Freienhof käme wieder in Frage, allerdings wurden wir letztes Jahr in einen unakzeptablen Raum verschoben. Wir müssen die Zusicherung erhalten, dass die abgemachte Räumlichkeit auch eingehalten wird.

Das Umfeld in der Sportfliegerei wird immer schwieriger. Gebühren werden happig erhöht, Kostendeckung wird anscheinend von der Politik gefordert. Dazu kommen immer neue Gesetze und Reglementierungen. Meist entstehen sie an den Schreibtischen der EASA. Der gesunde Menschenverstand wird abgeschafft, oder zumindest so beschnitten, dass er in allen Lagen juristisch abgedeckt ist. Es ist noch nicht lange her, hat die Produkte-Haftung die Firmen Piper und Cessna in die Knie gezwungen und jetzt droht der Privat- und Sportfliegerei dasselbe Schicksal. Eine Flut von Gesetzesvorschlägen wurde von der EASA veröffentlicht zur Vernehmlassung. Dagegen wurde opponiert, der EASA Scheitern vorgeworfen, bislang ohne nennenswerten Erfolg. Ich möchte hier einige Kommentare anfügen, die klar und deutlich eines ausdrücken: **„es längt jetzt“.**

- *Die Lufthansa als eine der grössten Airlines teilt der EASA mit, dass sie ausserstande sei die 3000 Seiten Vernehmlassung sorgfältig zu prüfen.*
- *Die Engländer erklären der EASA, dass Sicherheit durch Einfachheit entstehe und nicht durch Kompliziertheit.*
- *Die Franzosen versuchen der EASA den Unterschied zwischen einem Piper Cup und einem Jumbo zu erklären.*
- *Die Holländer bedauern, dass 33 von 35 Rundflugbetrieben ihre Rundflüge nicht mehr durchführen können, weil die EASA zwischen einer C172 und einem Linienflugzeug keinen Unterschied mache.*

Der Kommentar der Engländer trifft den Nagel auf den Kopf, weniger ist oft mehr.

Hans Fuchs

Jahresbericht 2010 der Motorflugschule Thun

Rückblick

Das Team der Motorflugschule Thun funktioniert gut und jeder Fluglehrer arbeitet im Rahmen der Vorgaben der Flugschule selbständig. Die Flugstunden der Flugschule bewegten sich im Rahmen des (guten) Vorjahres. 5 Flugschüler haben die Pilotenausbildung abgeschlossen. 7 weitere Schüler sind in verschiedenen Stufen der Ausbildung, zwei davon sind auch im laufenden Theoriekurs engagiert.

Ab diesem Jahr muss jeder Schüler (ausser für Schnupperflüge) von Anfang an Vollmitglied der MFGT werden. (Statutenänderungen erfolgen an der HV).

Der neue Piper Sport ist im Werk abholbereit und wartet auf die letzten Papiere – ich hoffe, dass er spätestens auf Anfang März flugbereit in Thun den Mitgliedern zur Verfügung steht. Wir werden analog der Einführung der Aquila Grundkurse anbieten; die praktische Einweisung erfolgt individuell und wird je nach Flugerfahrung ca. 2–4 Stunden in Anspruch nehmen (inkl. Ausflug auf einen Flugplatz mit Hartbelag). Eine Einweisung kann auch als CR-Checkflug angerechnet werden. In der Hoffnung auf viel gutes Flugwetter schauen wir optimistisch auf ein gutes aber arbeitsreiches Flugschuljahr 2011.

Trotz der „vielen“ Schüler hat die Flugzeugreservation gut geklappt. Wir werden auch im Sommer 2011 samstags die HB-CIE wieder für die Flugschule vorreservieren. Ab Donnerstagabend werden nicht reservierte Zeiten für alle Piloten freigegeben.
Das Summer-fly-out wurde wegen zu wenig freien Flugzeugen 2010 sistiert.
Ich schaue positiv aufs unfallfreie Flugjahr 2010 zurück und bin optimistisch fürs 2011!

Tätigkeiten 2010

Refresher / Checkflüge 2010

Der Refresher 2010 wurde gut besucht; besten Dank allen, die mitgemacht haben. Zum Refresher 2011 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.

Die Flugschule hat ca 40 Checkflüge (intern und CR) gemacht – etwas weniger als letztes Jahr – durch die Verbindung von CR-Checkflug und LPC Level 4-Check haben einige den CR-Checkflug auswärts gemacht. Unser Fluglehrer Peter Zobrist und der in Hünibach wohnhafte Experte Nick Gammeter machen den CR-CF mit LPC gerne auf Thuner Flugzeugen!

Abgeschlossene Ausbildungen im 2009

Differenztraining / Variantentraining:	5	
Grundschulung PPL/RPPL:	5:	Stefan Renner, Jürg Freund, Aebi Andreas, Stöckli Markus Jutta Mielke

Diesen Piloten gratuliere ich herzlich zum erfolgreichen Abschluss ihrer Ausbildung.

Fluglehrer und Ausbildungspendenzen

Für die Motorflugschule Thun waren letztes Jahr 9 Fluglehrer und 1 Einweisungsberechtigter im Einsatz.
Total Ausbildungsstunden im Rahmen der Flugschule Thun im Jahr 2010:
ca. 274 h. (rund10 h weniger als im Vorjahr, wenig Einweisungen, Umschulungen).

An dieser Stelle möchte ich allen Fluglehrern der Flugschule Thun für ihren fortwährenden Einsatz danken; der Aufwand zur Erhaltung des Fluglehrerausweises wird immer grösser – aus diesem Grunde werden die Stundenansätze der Fluglehrer auf diesen Frühling moderat angepasst.

Die 7 **PPL-Schüler** und hoffentlich ganz viele **Piper Sport-** und andere Einweisungen werden uns hoffentlich auf Trab und viel in der Luft halten.

Tätigkeitsprogramm 2011

Refresher:	Mi 16. Feb. 19 h / Do 24. Februar 19 h / Sa 12. März 09 h, im Hotel Seepark
Gruppenausflug 1-tägig:	am Sa 28. Mai
Gruppenausflug 2-tägig:	Sa 27.-So 28. August; Verschiebedatum 3./4. Sept.
Tour de Cervelat:	Sa 8. Oktober
Summer-Fly-out	Jeweils am Mi- oder Fr-Abend, ab Mitte Mai bis September. Interessenten tragen sich bitte auf der Liste im C-Büro oder der Refresher-Anmeldung ein.
Auslandflüge mit Fluglehrer:	Auf Anfrage fast jederzeit möglich

Ausblick

Fürs 2011 bin ich optimistisch, und mit dem Piper Sport bekommen wir einen Impuls und neue Möglichkeiten.

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 2011
Franz Meyer, CFI

3 Fragen zur Technik

In der kalten Jahreszeit gibt es auf einige Punkte ein besonderes Augenmerk zu werfen. Die folgenden Fragen haben damit zu tun:

1. **Warum wird bei Vergasermotoren, besonders bei niedrigen Temperaturen und kaltem Motor, Benzin eingespritzt vor dem Anlassen? (Primer)**
   a) Beim Anlassen wird noch nicht genügend Benzin von der Kraftstoffpumpe gefördert
   b) Die Klopffestigkeit des Kraftstoffgemisches wird dadurch erhöht
   c) Durch Auskondensieren des Benzins an den kalten Wänden des Ansaugschachtes wird das Gemisch zu mager und ist nicht zündfähig
   d) Der Schmierstoff an den Zylinderwänden wird dadurch gleitfähiger und der erforderliche Schmierfilm bildet sich leichter

2. **Bei vermuteter Vergaservereisung wird**
   a) Der Gashebel mehrmals kräftig vor- und zurückbewegt
   b) Die Vergaservorwärmung gezogen (on) und die Drehzahl reduziert
   c) Die Vergaservorwärmung gezogen (on) und der Gashebel auf Vollgas geschoben
   d) Die Vergaservorwärmung gezogen (on) + eventuell die Flughöhe gewechselt.

Die letzte Frage hat weniger mit der aktuellen Jahreszeit zu tun.

3. **Mit Ausnahme des Rotax Motor stellen wir alle Flugmotoren der MFGT mit dem Mixer in Stellung „lean“ ab. Warum eigentlich?**
   a) Damit der Motor gleichmässig abkühlt
   b) Weil er durch Abstellen der Zündung nicht abgestellt werden kann
   c) Damit keine unkontrollierten Nachzündungen auftreten
   d) Damit das Bordnetz nicht überlastet wird

Die Antworten und Erklärungen findet Ihr auf Seite 44.

REFRESHER 2011

Die Flugschule ruft Euch alle auf, den Refresher 2011 zu besuchen.

Daten (jeweils das gleiche Programm):

Mittwoch	16.02.11	Abends	1900 - 2200 Uhr
Donnerstag	24.02.11	Abends	1900 - 2200 Uhr
Samstag	12.03.11	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:
- Kollisionswarngerät, GPS und Luftraumverletzungen
- Performance bei verschiedenen Bedingungen
- Techn. Defekte, Cockpit-Ordnung und Sauberkeit
- Infos, Verschiedenes

Mitbringen: Schreibmaterial, gute Laune

WEITERAUSBILDUNG 2011

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

Anmeldung Refresher: ist **nicht nötig**, komm einfach mal!

Weiterausbildung 2011:
- Umschulung auf: _____
- 0 NVFR, 0 Akro 0 Gletscherfliegen
- andere fliegerische Weiterausbildung: _____

Ich möchte **Summer-Flyout Info-SMS** erhalten: Natelnr: _____

Wunsch an die Flugschule: _____

Ausbildungstalon an: Franz Meyer, Burgholz, 3753 Oey, fly@flybeo.ch

Einladung zur Hauptversammlung 2011

Freitag 25. Februar 2011 um 20 Uhr
im Gasthof Löwen, Thierachern, anschliessend kleiner Imbiss

Traktanden

1. Begrüssung
2. Wahl des Stimmenzählers
3. Protokoll der HV 2010
4. Jahresbericht des Präsidenten
5. Bericht Gruppenflugzeuge
6. Jahresrechnung 2010, Budget 2011
7. Décharge des Vorstandes
8. Mutationen
9. Wahlen
10. Tätigkeitsprogramm 2011
11. Verschiedenes

Der Vorstand der GOST

Jahresbericht 2010

Auch das Jahr 2010 zeitigte viele Aktivitäten der GOST-Mitglieder, obschon Grossanlässe wie im letzten Jahr der Jubiläumsflugtag fehlten.
An der HV konnten 3 neue Mitglieder aufgenommen werden und es sieht ganz danach aus, dass sich die Mitgliederzahl weiter vergrössern wird. Wie bereits im letzten Bericht erwähnt, nimmt das Interesse an Eigenbauflugzeugen und Oldtimern offensichtlich wieder zu. Das ist doch bereits ein erfreulicher Start ins neue Vereinsjahr.

Die eigentliche Flugsaison fing erst im April, nach dem durch die GOST-Mitglieder erneut gut besuchten Putztag, an. Leider mussten sich diejenigen, welche auch an der EAS-GV mitmachen wollten, am Mittag bereits verabschieden - eine Terminkollision, die der FVT-Vorstand künftig vermeiden will. Gleichentags wurde auch noch das Praga Baby nach Reichenbach geflogen, wo es in Ermangelung eines Hangarplatzes in Thun vorläufig stationiert ist.

Über die Pfingsttage traf man sich in Lons-le-Saunier zusammen mit Kollegen der ULM-Fraktion, was immer wieder und bereits traditionell ein paar interessante Fliegertage verspricht. Das EAS Frühlingstreffen am folgenden Wochenende in Les Eplatures wurde nur spärlich besucht; die Meteo lässt grüssen.
Dafür durfte das Praga Baby (Oldtimer mit Jahrgang 1947) endlich unter Begleitung des Kitfox HB-YFS (Eigenbau-Experimental Jahrgang 95) wieder mal in das Land seiner Herkunft fliegen. Dieser Flug nach Pardubice in der Tschechischen Republik dauerte vom 4. bis 7. Juni und war für die Teilnehmer ein nachhaltiges Erlebnis.

Trotz frühester Anmeldung wurden leider keine GOST-Flugzeuge an die Jubiläumsflugshow in Emmen eingeladen. Dafür waren an verschiedenen

Mollis

anderen Treffen immer GOST-Vertretungen mit ihren Flugzeugen anzutreffen, so am EAS-Fly-In in Mollis, dieses Mal zusammen mit den Ecolight-Fliegern, am Gebirgspilotentreffen in Croix-de-Coeur in Blois, am Flügerfest in Schmerlat und

verschiedenen anderen Anlässen, nicht zu vergessen die Splash-Ins der SPAS, an welchen leider nur das Flugboot von Jean-Jacques fähig ist, teil zu nehmen.

Entwicklung der GOST

Wie bereits erwähnt, ist unser Verein vom sonst üblichen Mitgliederschwund verschont geblieben. Es zeichnen sich sogar neue Projekte ab. Allerdings wird das Fehlen von Hangarplätzen für die GOST in Thun immer augenfälliger. Im Zusammenhang mit dem SIL-Prozess suchen wir, d.h. die Interessierten an Hangarplätzen, in Zusammenarbeit mit dem Vorstand des FVT nach Lösungen, um dieses dringende Bedürfnis endlich zu befriedigen.

Entwicklung LSZW

Ende Mai fand ein weiteres SIL-Koordinationsgespräch statt. Kürzlich erhielten die Teilnehmer (FVT: H. Fuchs, H.U. Stauffer und H. Lang) das Protokoll, in dem unter anderem endlich auch der GOST Hangar explizit erwähnt wird, und zwar als „Ersatz für die nicht zur Verfügung stehende Hüssi-Halle“. Wir bleiben dran.
Die auf den FVT zukommenden Aufgaben in Zusammenhang mit dem SIL, aber auch aufgrund der immer enger werdenden Regulierung sind auch eine finanzielle Herausforderung. Der Vorstand macht sich deshalb Gedanken darüber, wo mehr Mittel generiert bzw. wo gespart werden kann. Hier ist es wichtig, dass der FVT-Vorstand als Team funktioniert.
Zudem fehlt es auch an Manpower, sowohl für die Chargen innerhalb des Vorstandes, wie auch für die ganz konkreten Arbeiten, welche für einen funktionierenden Flugplatz anfallen. Ich zweifle nicht daran, dass sich GOST-Mitglieder auch hier engagieren werden.

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

Ich wünsche viel Erfolg beim Flugzeugbauen und schöne Flugerlebnisse im 2011.

Tägertschi, Januar 2011
Heinz Lang, Obmann GOST

Inserate

Stockhornbahn (oben aussen)

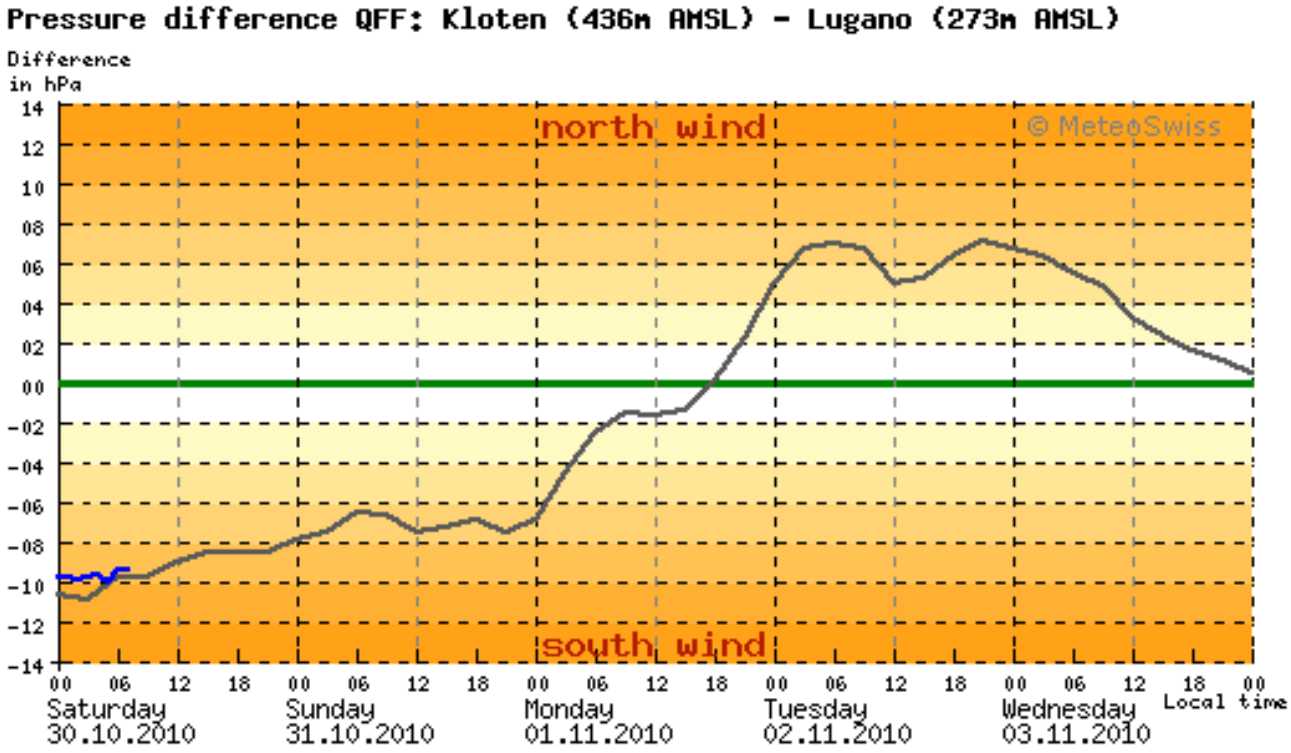
Füller „Viertelseite Inserat)

(oben innen)

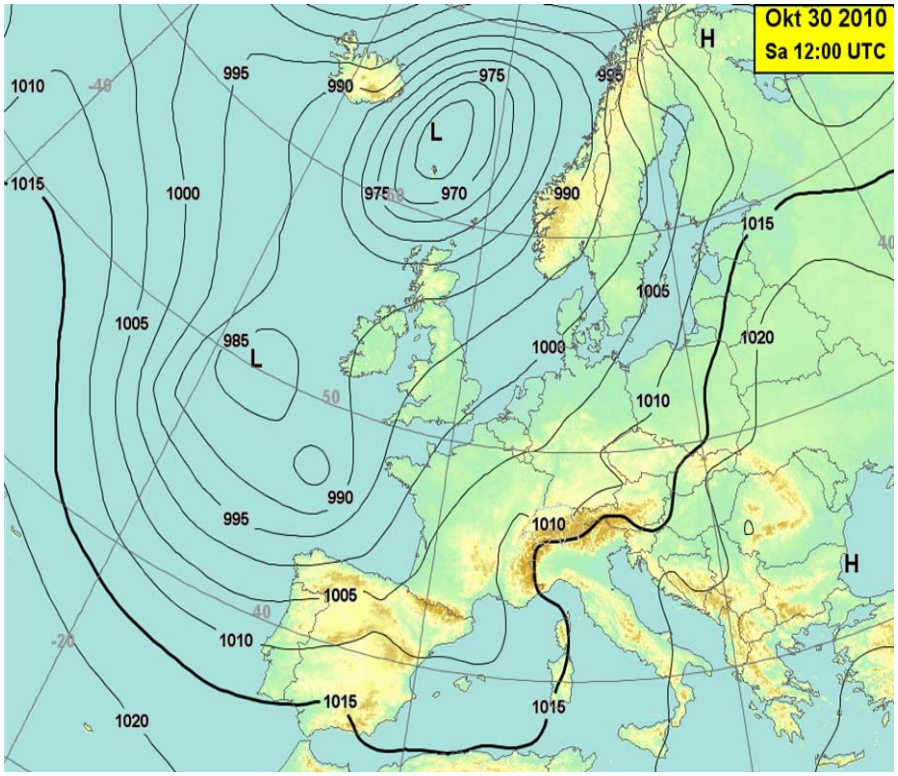
A&I (unten)

Föhnflug vom 30. Oktober 2010

Wetterlage



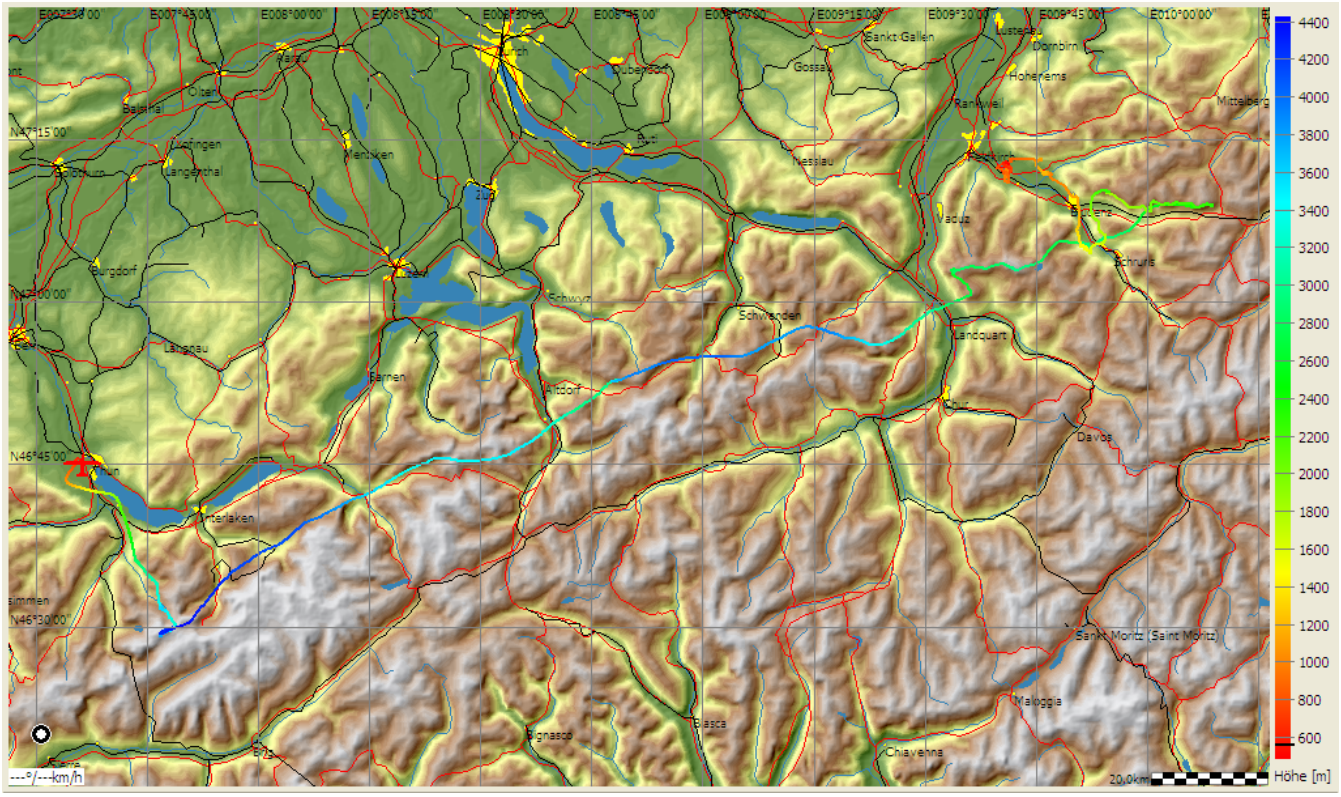
Das Hoch, welches in den letzten Tagen bei uns goldenes Oktoberwetter gebracht hatte, hat sich nach Südosteuropa zurückgezogen. Gleichzeitig konnte sich ein umfangreiches Tief über dem östlichen Nordatlantik installieren. In seinem Vorfeld baute sich über den Alpen eine kräftige Föhnströmung auf. Am Freitagabend verstärkte sich dann der Föhngradient, das heisst der Druckunterschied zwischen der Alpennordseite und der Alpensüdseite, vergrösserte sich zusehends und erreichte in der Nacht auf den Samstag etwa 10 Hektopascal.



Vorbereitung, Flug

Die Flugzeuge am Vorabend montiert, Schlepper organisiert und Meteo studiert. Alles deutete auf einen guten Föhnflugtag hin. Geplanter Start war 08:10 LT (Sunrise).

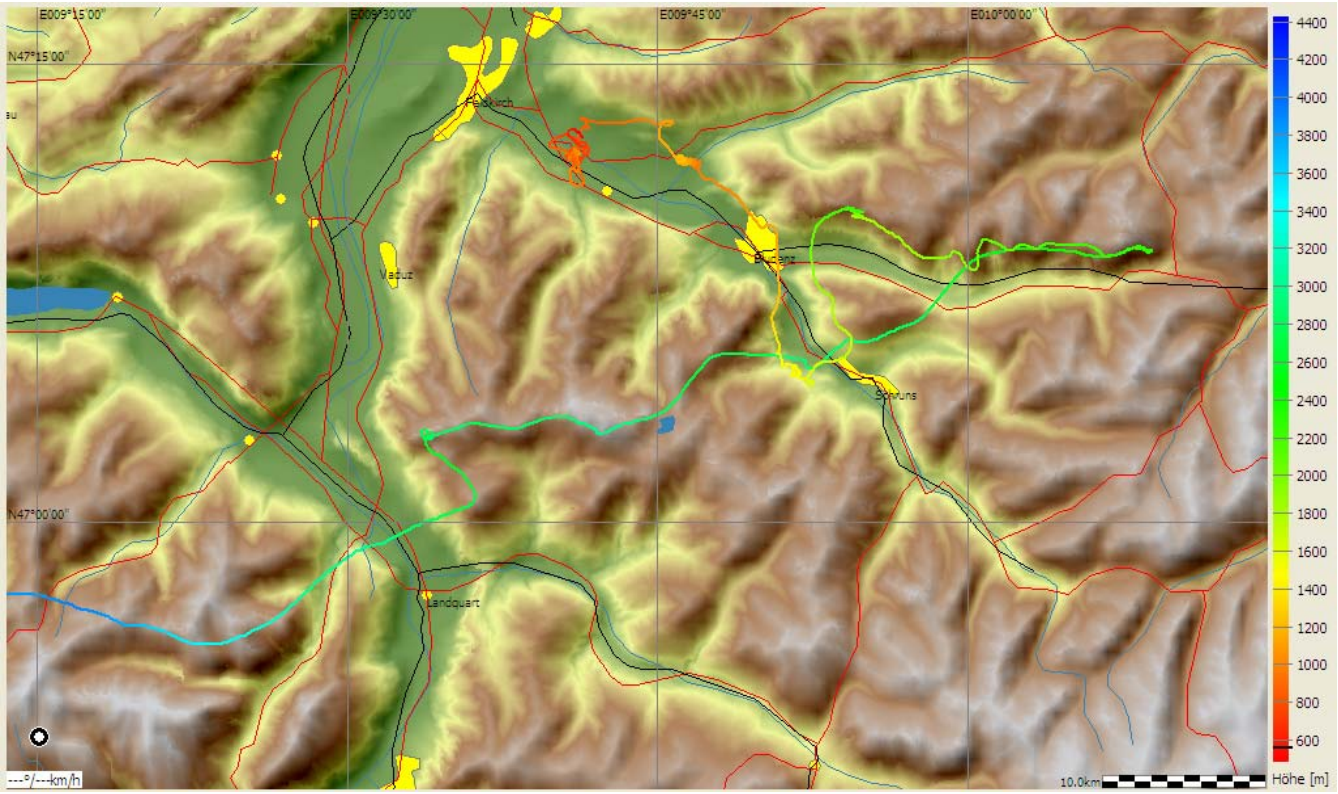
Marcel Bellorini startete als erster Richtung Blüemlisalp. Schon kurz nach dem Klinken meldete er nur Sinken, weder im Lee des Hauptkamms noch an der Niesenkette konnte er seine Höhe halten. Ich versuchte mein Glück im Luv der Blüemlisalp. Bei fast allen meinen bisherigen Flügen führte die Route hier durch sehr gutes Steigen. Auf 3400 m klinkte ich, wo das Vario dann durchschnittlich 2,5 m anzeigte. Mit 4400 m flog ich ab Richtung Grosse Scheidegg, Susten, Klausenpass, wo ich erfahrungsgemäss das nächste gute Steigen fand. Leider gab es keine sichtbaren Rotoren und Lentis, was auf sehr trockene Luft hin deutete. Die bisher aber sehr guten Aufwindbedingungen liessen mich nicht an einem Weiterkommen zweifeln. Via Elm querte ich das Churer Rheintal zum Vilan/Falknis, wo ich am Luvhang problemlos steigen konnte. Weiter voraus war wie bisher alles blau, also weiter geradeaus war die Devise. Montafonwelle zeigte zwar Ansätze, ich konnte aber kein richtiges Steigen ausmachen. Also weiter an die Arlberger Rennstrecke, welche als klassische Föhnlinie gilt.



Flugende

Nur heute leider nicht. Obwohl meine Höhe und Lage vielen Föhnflügen entsprachen, war kein Steigen auszumachen. Wie vom Wind abgeschnitten gleitete ich in toter Luft vom Arlbergpass zurück der Wand entlang Richtung Bludenz.
Zwar konnte ich am Gamsfreiheit wieder auf Kretenhöhe steigen, dies reichte aber nur zur Querung ins Lee der Schesaplana. Wo kein Wind ist kann's auch nicht Steigen bzw. Sinken. Also Richtung Bludenz Feldkirch zu den Aussenlandefeldern. Kein Ausschlag am Vario liess mehr Hoffnung zu. Die Aussenlandung klappte problemlos, stehen doch genügend Felder zur Verfügung. Am Boden herrschte Windstille.

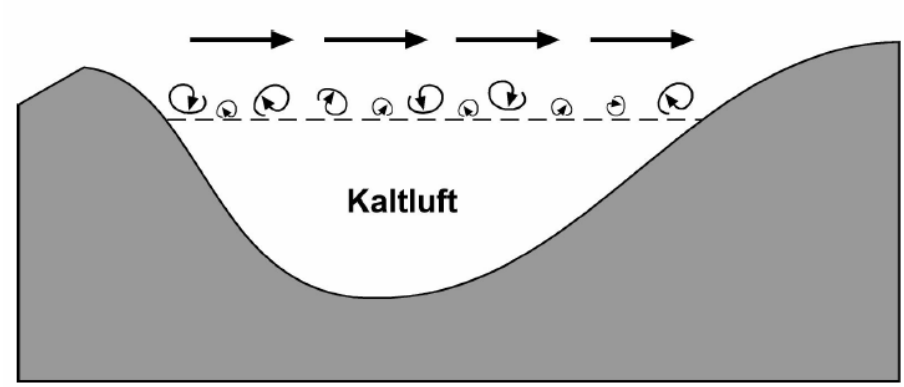
Genau eine Stunde lag zwischen Abflug Blüemlisalp bis zum Arlbergpass mit einer Distanz von 194 km. Keine sichtbaren Rotor- oder Wellenwolken halfen mir auf dem Flug durch die Schweiz, keine optischen Hinweise bremsten mich beim Entscheid in Richtung Österreich weiter zu fliegen.



Wieso musste diese Aussenlandung sein?

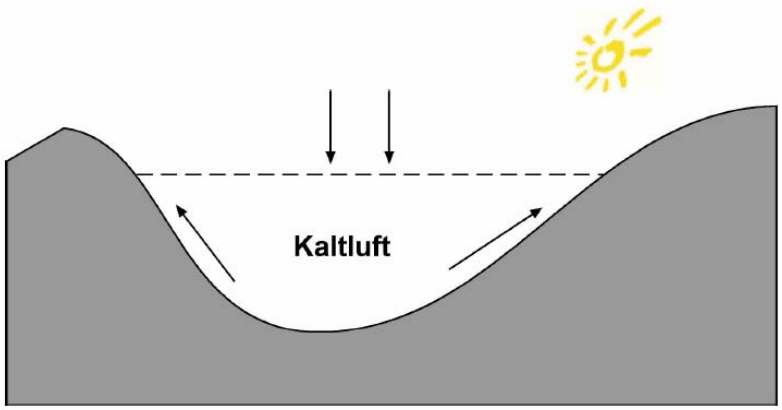
Gemäss Prognose war der Föhn bis nach Innsbruck zu erwarten. Die eher frühe Phase in der zeitlichen Entwicklung der Föhnlage sprach für den weiteren Aufbau im Osten. Die Null-Wind-Situation in der tieferen Lage des Montafon kam wahrscheinlich durch den sogenannten Kaltluftsee zustande. Was ist aber ein Kaltluftsee?

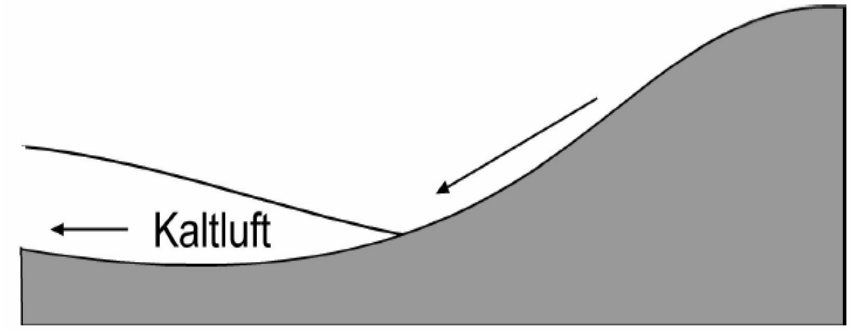
Ein Kaltluftsee ist eine Ansammlung lokal gebildeter, relativ schwerer Kaltluft in abgeschlossenen Geländeformen oder an Hindernissen infolge Kaltluftstaus.
Kaltluftseen sind ein wesentlicher Behinderungsfaktor zum Durchbruch des Föhns in tiefere Tallagen. Da die Föhnströmung nicht in die stabil geschichtete Kaltluft eindringt, entstehen auch keine Rotoren, Wellen oder Hangaufwinde. Ist das Segelflugzeug einmal unter die Inversion abgesunken, kann kaum mehr an Höhe gewonnen werden.
Für die Beseitigung des Kaltluftsees können die drei Mechanismen a) turbulente Erosion, b) Konvektion durch Sonneneinstrahlung oder c) die statische und dynamische Ersetzung durch die Föhnluft verantwortlich sein. Es ist wahrscheinlich, dass nicht ein einziger Mecha-nismus allein für die Beseitigung des Kaltluftsees verantwortlich ist. Erst das Zusammenspiel aller drei Mechanismen ermöglicht diese.



a)
Turbulente Erosion der Kaltluft aufgrund starker Windscherung an der Inversionsbasis..

b)
Durch die Sonneneinstrahlung wird die Bodenoberfläche er-wärmt und damit die aufliegende Kaltluft, es kommt zu Konvektion.





c)
Die Kaltluft wird ausgewa-schen und durch wärmere Föhnluft ersetzt oder die Kalt-luft fliesst in einer katabati-schen Strömung in tiefer gelegene Regionen ab.

Durch wissenschaftliche Messflüge sammelte man Daten in der Grenzschicht zwischen Föhn und Kaltluft. Mit Hilfe dieser Daten verglich man den Wärmefluss in der Grenzschicht mit dem Wärmefluss am Boden. Es wurden Werte von -15 W/m2 (oben) und von 15 W/m2 (unten) gefunden. Dies entspricht einer Erwärmungsrate des Kaltluftsees von 25 K/d. Dieser Wert ist sehr hoch und mit dieser Erwärmungsrate würde jeder Kaltluftsee in weniger als einem Tag beseitigt. Abkühlung in der Nacht und Advektion von Norden verlangsamen jedoch diesen Prozess.

Meine Landung erfolgte bereits um etwa 11:00 Uhr. Nach dem Pizza-Verzehren im Restaurant, wo mich die Polizei netterweise hingefahren hat, machte ich eine erstaunliche Feststellung. Über dem Montafon stand eine wunderbare Lenti, die von zahlreichen Segelfliegern ausgenutzt wurde. Ich war einfach zu früh gewesen.

Fazit

Sehr schwer zu interpretieren und zu beurteilen sind jeweils die zur Verfügung stehenden Wetterdaten. Grosswetterlage mit Druckdifferenz Süd/Nord, Windstärke und Profil, Feuchtigkeit und Temperatur, wie weit reicht der Föhn in den Osten, wann bricht der Föhn im Westen zusammen, wo und wie weit bricht der Föhn in die Täler ein (Kaltluftseen).

Zudem kommt, dass durch die eher seltenen Wetterlagen nur wenig Gesamtflugerfahrung im Föhn besteht. Wie stark und aus welcher Richtung muss zum Beispiel der Föhn kommen, damit mehrere Wellen über dem Berner Oberland entstehen können, zum Beispiel eine zweite Welle im Raum Niederhorn, eine dritte Welle im Raum Gurnigel? Wo und durch welche Parameter bedingt entstehen stabile Kaltluftseen, die ein Flug zum frühzeitigen Ende bringen können?

Im frühen Föhnstadium ist wahrscheinlich eher zuerst in süd-westlicher Richtung, das heisst zum Mont Blanc, zu fliegen. Das viel grössere Streckenpotential bieten aber die Österreichischen Alpen. Dafür ist sicher der zweite oder dritte Tag, also die spätere Föhnphase von Vorteil.

Hansjürg Hirsig, SG Thun

Quelle:
Dissertation von Stefan Gubser, Wechselwirkung zwischen Föhn und planetarer Grenzschicht

Antworten und Erläuterungen zu den „ 3 Fragen zur Technik“ (Seite 33)

1. c) ist richtig

Das Auskondensieren des Kraftstoffes im Ansaugschacht lässt das Benzin–Luftgemisch zu mager werden und ist somit nicht zündfähig. Das Verhältnis Benzin–Luft liegt im Schnitt bei 1 : 15. Der Mixer kann den Kraftstoffanteil den jeweils veränderten Luftanteilen anpassen.

2. d) ist richtig

Bei vermuteter Vereisung wird die Vergaservorwärmung gezogen, ein Wechsel der Flughöhe in einen anderen Temperaturbereich kann zusätzlich helfen. Bei hoher Luftfeuchtigkeit im Bereich -5°C bis +20°C ist mit Vergaservereisung zu rechnen. Die gezogene Vorwärmung erwärmt die Ansaugluft über den Auspuff. Diese Luft ist wärmer und weist somit eine geringere Dichte auf was zu einem Drehzahlabfall führt.

3. c) ist richtig

Wird der Motor durch Verarmen des Gemisches (leanen) abgestellt, werden die letzten Anteile des Kraftstoffes im Motor verbrannt. Spontane und unkontrollierte Nachzündung (Glühzündung) wird dadurch vermieden. Diese Sicherheit wäre nicht gegeben, würde der Motor über die Zündung abgestellt. Der Motor könnte auch anspringen dreht man den Propeller durch, selbst bei ausgeschalteter Zündung.

Hans Fuchs

Modellflug Report 2010 / 2011

Das Jahr 2010 kann man rückblickend als ein ganz normales Vereinsjahr betrachten, hatten wir doch keine turbulenten Ereignisse wie im 2009 zu bewältigen. Dennoch hatte auch das vergangene Jahr die eine oder andere „Überraschung“ parat – dazu später noch mehr.

Mit dem **RCM Frühlingswettbewerb** starteten wir bei schönem Frühlingswetter und einer erfreulichen Teilnehmeranzahl die „RCM Vereinsanlässe“ auf der Allmend. Gefolgt vom **Elektro-Plauschtreffen,** welches auch in diesem Jahr bei gemütlichem Ambiente als äusserst gelungener Anlass durchgeführt wurde. Beim ersten **Warbird-Plauschtreffen** waren Modelle von der Schaumwaffel-

Fraktion, über die ganz normalen Warbirds bis zu den Scale-Warbirds-Modellen auf der Allmend anzutreffen. Beim **Delta-Revival** wurde im Sommer die Jubiläums-Delta-Staffel reaktiviert. Auch der **RCM-Ziellande-wettbewerb** konnte im Herbst mit einer erfreulich hohen Beteiligung durchgeführt werden. All diese Anlässe wurden durch Mitglieder ausserhalb des Vorstands organisiert. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an die jeweiligen Organisatoren und Helfer! Denn genau hier wurde die nötige **Förderung der Vereinskultur** 1:1 gelebt!

Während der Clubhaus-Reinigung und den **Pisten-Wartungsarbeiten** wurde auf dem Modellflugplatz eine neue **Info-Tafel** mit wichtigen wie auch allgemeinen Informationen aufgestellt. Entsprechende positive Feedbacks zeigen, dass

diese Info Tafel den gewünschten Zweck erfüllt. Zuschauer erhalten wissenswerte Infos über unseren Verein und die Modellfliegerei. Piloten und insbesondere Gastpiloten werden mit den wichtigen und nötigen Informationen rund um die **Fluggeländebenutzung** mit all den Auflagen und Sicherheitstipps versorgt. Es waren dieses Jahr erfreulicherweise auch praktisch keine unendlichen und unnötigen Grundsatzdiskussionen über die Allmend-Benutzung zu verbuchen.

Schon fast irgendwie als „selbstverständlich" nimmt man den stets perfekt gepflegten Zustand unserer **Modellflugpiste** hin. Der Aufwand für das Mähen unserer Modellflugpiste und auch für die Wartung unseres betagten **Rasenmähers** ist nicht zu unterschätzen. An dieser Stelle auch ein herzliches Dankeschön an unser Pisten- und Rasenmäher-Wartungsteam!

Wie im letzten Jahresbericht bereits angekündigt, hat sich beim **Clubhaus** ja ein gewisser **Unterhaltsbedarf** über die Jahre hinweg aufgestaut. Mit der fachmännischen „Dach-Renovation" konnten wir die wichtigsten Wartungsarbeiten an der Clubhaus-Aussenhülle dieses Jahr ausführen. Nach über 30-jährigem Einsatz quittierte unsere **Clubhausheizung** dieses Jahr ihren Dienst endgültig. Einerseits kam dieser Ausfall etwas überraschend, war es doch irgendwie schon fast selbstverständlich, dass die Heizung einfach funktioniert. Anderseits ist diese Dienst-Quittierung nach über 30-jährigem teils hartem Einsatz einfach ganz normal. Beim Ersetzen der Heizung musste auch der **Kamin** gleich mit ersetzt werden, da sich dieser teils praktisch von selbst „zerlegte". Auch hier wirkten Mitglieder bei der Installation tatkräftig mit. An dieser Stelle auch dem Heizungs-Installationsteam ein herzliches Dankeschön!

Auch die Clubhaus-**Umgebungsarbeiten** wie auch die Clubhaus-**Beizli**-Bewirtschaftung nimmt man fast als selbstverständlich hin. Nun, von selber erledigen sich aber auch diese Tätigkeiten nicht. An dieser Stelle möchte ich mich auch hier bei den engagierten Mitgliedern und Angehörigen herzlich bedanken!

Impressionen rund um die regen Modellflugaktivitäten, wie auch weitere wissenswerte und aktuelle Informationen über die Modellfluggruppe Thun findet man online auf unserem stets aktuell gehaltenen und professionell gepflegtem

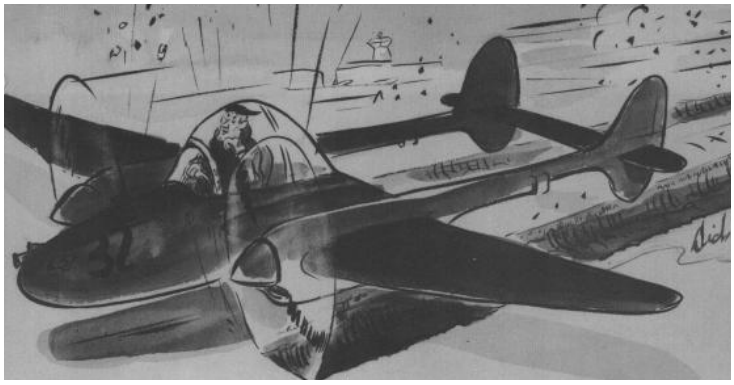
Internet Auftritt: www.mgthun.ch. Auch hier geht ein herzliches Dankeschön an das Internet-Betreuungsteam wie auch an die Bericht- und Fotomaterial Lieferanten.

Im Bereich der **Schallemissionen** können wir auf ein insgesamt positives Jahr zurück blicken. Mit einer einzigen zu mir gelangten Reklamation - welche auch noch durch ein unbedachtes und völlig unnötiges Flugmanöver diesen Frühling verursacht wurde - ist das ganze sicher positiv zu werten. Aber so von alleine kommt das natürlich nicht. Dies ist das Resultat steter Sensibilisierung, mit entsprechender praktischer Umsetzung durch die Piloten (u.a. Propellerwahl, Flugstil und Flugroute…). Zudem ergaben **GPS-Messungen** in ganz unterschiedlichen Modellen - vom F3B-Segler, F3A-X Akro-Modell, zum Grossegler wie auch mit kleinen Motormodellen - sehr interessante und aufschlussreiche Resultate rund um die Luftraumbenutzung. Nebst den GPS-Messungen werden wir zudem ab nächstem Jahr auch **Schallmessungen** gemäss den SMV / EMPA-Grundlagen durchführen.

Etwas überschattet durch den tödlichen Unfall bei der Modellflugshow in Samedan wurden unsere eigenen Sicherheitsbestrebungen für den Allmend Modellflugbetrieb. So tragisch wie dieser Unfall auch war, so zeigt er uns ganz klar auf, dass die **Sicherheit beim Modellflug** ein sehr wichtiges Thema ist und als steter Prozess von JEDEM Piloten gepflegt werden muss!

Mit zunehmender Tendenz weht uns Modellfliegern eine **steife Brise** von „Modellfluggegnern“ ins Gesicht. Auch die breite Nutzung der Allmend erleichtert uns den Modellflugbetrieb nicht. Die Allmend wird von der Stadt Thun ja offiziell als **Naherholungsgebiet** ausgewiesen. Umso wichtiger ist es hier, dass wir das zivile Nutzungskonzept des Waffenplatzes Thun „Miteinander und Nebeneinander“ auch so leben. Der Modellflug auf der Thuner Allmend ist leider bei weitem **keine Selbstverständlichkeit** mehr.

Die Modellflug-Auflagen und -Regeln auf der Allmend gelten ausnahmslos für ALLE. Unbedachte Aktionen eines einzelnen Modellpiloten können den gesamten zukünftigen Modellflug auf der schönen Thuner Allmend in Gefahr bringen! Sprich, die Durchsetzung eigener **individueller Interessen** auf



Kosten anderer ist auf der Allmend völlig fehl am Platz und das ganze kann „den Schuss“ auch noch nach hinten losgehen lassen.

Sicherheit wie auch die Öffentlichkeitsarbeit sind keine **Produkte**, sondern dies sind **Prozesse**, an welchen wir ALLE stets 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.

Auch dieses Jahr erhielt ich interessante **Anregungen** von Mitgliedern über mögliche neue Anlässe und Veranstaltungen. Nun, mit der Idee alleine ist es allerdings noch lange nicht getan. Auch „Stammtisch-Expertisen“ bringen nichts, wenn diese den Stammtisch nie verlassen und schlussendlich nicht aktiv und konsequent durch den Initiator von der Theorie in die Praxis umgesetzt werden. Wie so oft steckt der Teufel im Detail und die Herausforderung beginnt bei der Detailplanung, Organisation wie natürlich auch bei der Durchführung. Umso erfreulicher ist es auch, dass viele der „Ideen-Lieferanten“ sich auch um die **Realisierung** kümmern! Um die bevorstehenden **Herausforderungen** und Projekte erfolgreich in Angriff nehmen zu können, benötigen wir nicht „nur“ einen Vorstand. Nein, hierfür benötigt ein Verein auch aktiv „anpackende“ Mitglieder. 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.

➔ Es gibt weiterhin viel zu tun, also packen wir’s gemeinsam an und ziehen ALLE am selben Strick in dieselbe Richtung...!

Für das neue Jahr wünsche ich Euch und Euren Angehörigen alles Gute!

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

Das Ende der Segelflugsaison

Wenn im Herbst die Temperaturen sinken und die Tage kürzer werden, spürt der Segelflieger das Ende der Saison kommen. Am Samstag, 30. Oktober 2010 haben wir auf dem Flugplatz Zweisimmen unsere Flugzeuge geputzt, die Flügeloberflächen poliert und periodische Kontrollen an Struktur, Steuerstangen und –gelenken ausgeführt. Dank der tatkräftigen Mithilfe vieler Gruppenmitglieder konnte so ein Grossteil unserer Flotte schon wieder für den nächsten Sommer, in die langen weissen Segelfluganhänger versorgt werden.

ASGZ-Cup

Erstmals wurde letztes Jahr der gruppeninterne Wettbewerb ‚ASGZ-Cup' durchgeführt. Bei einem solchen Wettkampf fliegen alle Piloten die gleiche Aufgabe am gleichen Tag möglichst schnell ab. Eine solche Aufgabe kann zum Beispiel lauten: Start über dem Jaunpass, erster Wendepunkt: Arnensee, zweiter Wendepunkt: Erlenbach, dritter Wendepunkt: Lenk, Ziel: Flugplatz Zweisimmen. Nach drei solchen Wettkampftagen bei unterschiedlichen Bedingungen, aber reger Beteiligung lautet das Gesamtklassement:

1. Allemann Hans, Zweisimmen
2. Müller Niklaus, Zweisimmen
3. Roland Ginggen, St. Stephan.

Winterarbeiten

Obschon die meisten Segelflugzeuge beim Einräumen fertig geputzt und kontrolliert wurden, gibt es immer kleinere oder grössere Reparaturen zu machen: Kratzer ausbessern, Pneu wechseln, Lackschäden reparieren. Alle diese Arbeiten werden von unseren Gruppenmitgliedern in vielen Arbeitsstunden während des Winterhalbjahres unter der Regie des Materialwartes an Feierabenden oder Wochenenden ausgeführt. Dank dieser ‚Fronarbeit' können wir die Kosten für den Unterhalt unserer Flugzeuge tief halten und uns jetzt schon wieder mit einem guten Gefühl auf viele schöne Flüge in der nächsten Saison freuen!

Thomas Kohler
Sekretär ASGZ

Ziellandekonkurrenz der Motorfluggruppe Obersimmental

Auch dieses Jahr schloss die Motorfluggruppe Obersimmental ihre Flugsaison mit der traditionellen Ziellandekonkurrenz ab. Bei schönstem Herbstwetter und optimalen Bedingungen trafen sich 9 Piloten auf dem Flugplatz Zweisimmen. Bei diesem sportlichen Wettkampf geht es darum, mit einem der beiden Vereinsflugzeugen dreimal so präzise wie möglich auf eine markierte Position zu landen. Für zu lange Landungen gibt es einen Strafpunkt je Meter, zu kurze Landungen werden mit dem 10-fachen an Strafpunkten gewertet. Zusätzlich zu den Landungen hat der Pilot die Möglichkeit mittels drei Pfeilschüssen auf eine Dartscheibe seine eingeflogenen Strafpunkte zu reduzieren.

Chris Matti aus Zweisimmen bei der Landung mit dem Ecolight C42

Wer die Kombination aus Konzentration, Präzision und Geschick am besten beherrschte, wird an der nächsten Hauptversammlung bekannt gegeben, wo er auch den prestigeträchtigen Wanderpreis entgegen nehmen kann.

Nach dem Wettkampf blieb noch genug Zeit, um auf der Flugplatzterrasse den gelungenen Anlass ausklingen zu lassen.

Harald von Siebenthal

Inserieren in der Aero-Info

Inserate-Grössen:

	Breite	Höhe
1 Seite	125 mm	180 mm
½ Seite	125 mm	85 mm
¼ Seite	125 mm	42 mm

Preise

	1 Seite	½ Seite	¼ Seite
1 Ausgabe	Fr. 115.–	Fr. 65.–	Fr. 40.–
2 Ausgaben	Fr. 220.–	Fr. 115.–	Fr. 70.–
3 Ausgaben	Fr. 315.–	Fr. 165.–	Fr. 105.–

sämtliche Preise verstehen sich inkl. 8% MwSt.

4 Farbendruck (nur auf Umschlagsseiten möglich) Zuschlag Fr. 25.-/Jahr

Erscheinungsweise: 3 x jährlich

Nächster Redaktionsschluss: Ausgabe Nr. 2/11, 15. April 2011, 12 Uhr

Auflage: 500 Exemplare

Druck: schwarz/weiss

Kontakt Redaktion: Barbara Gusset
Frohnholz 314
3661 Uetendorf

☎ Privat: 032 511 88 39
☎ Geschäft: 031 330 30 17
E-Mail **redaktion@aeroclub-berneroberland.ch**

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		☐	☐
☐ Bücker 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@sunrise.ch			