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 99 (3/12) **Seite**

AEROCLUB BERNER OBERLAND
Die fliegende Agenda – Terminkalender 2
Das Wort des Präsidenten 3
Tour de Cervelat 2012 5
Rückblick auf das Hunterfest in St. Stephan 7
3 Fragen zur Technik 9

SAANEN

Fluggruppe Saanenland
Nachruf Ueli Rösti 11

THUN

Motorfluggruppe Thun
Mein PPL wurde 50 Jahre alt 13
Wenn Polen ins Wasser fällt… 17

ZWEISIMMEN

Öffnung Zweisimmen 27
Ferienpass auf dem Flugplatz Zweisimmen 29
Jugendtag 30

Antworten zu „3 Fragen zur Technik“ 31

Personallblatt 32

Impressum

Erscheint dreimal jährlich in einer Auflage von 510 Exemplaren
Redaktionsschluss: 11.1.2013, 12.4.2013, 13.9.2012 um 12 Uhr
Später eintreffende Beiträge werden erst in einer nächsten Ausgabe berücksichtigt!
Gesamtredaktion: Barbara Gusset, Stationsstrasse 39, 3626 Hünibach
Titelblattgestaltung: Mario Gilgen
☎ Mobile: 079 510 41 69
e-mail: redaktion@aeroclub-berneroberland.ch

Die fliegende Agenda

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

AeroClub Berner Oberland

06.10.2012 Tour de Cervelat

Hauptversammlungen 2013

Zweisimmen

13.10.2012 Ziellandekonkurrenz ASGZ

Thun

20.10.2012. Flugplatzputzete
20.10.2012 Demontage-Tag SGT

Fehlt ein Termin?

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

Das Wort des Präsidenten

Werte Fliegerkolleginnen, werte Fliegerkollegen

Es gibt Zeiten, da fällt es schwer die richtigen Worte für das Geschehene zu finden. Wie Ihr sicher alle erfahren habt, hat sich am 24. August 2012 in Frankreich ein Flugzeugabsturz mit einem Pilatus PC-12 ereignet, bei dem vier Personen ums Leben kamen. Das Flugzeug war auf dem Heimweg nach Saanen. Viele von uns kannten die Insassen sehr gut, sowie den Piloten. Wir alle sind traurig und schockiert über diesen herben Verlust. Im Namen des Vorstandes des Aeroclubs Berner Oberland und aller Fliegerkollegen entbiete ich den Angehörigen und Freunden der Verstorbenen mein tiefstes Beileid.

In möchte es aber in diesem Wort des Präsidenten nicht unterlassen auch über das Schöne und Positive an unserem Hobby zu berichten. So fand am 10. August 2012 auf dem Flugplatz in Interlaken ein wunderschönes Hunterfest mit Jubiläum des Huntervereins statt. Bei schönstem Wetter konnten die Patrouille de Suisse sowie der Hunter aus St. Stephan bewundert werden. Wir gratulieren den Kollegen in Interlaken und bedanken uns für das grosse Engagement, welches sie jeden Tag der Fliegerei entgegenbringen.

Am 25. August 2012 fand dann auch in St. Stephan, ebenfalls bei schönstem Wetter der Hunterflugtag statt. Auch hier galt es ein Jubiläum zu feiern. Mit der Landung einer C-36 vor 70 Jahren wurde der Flugplatz St. Stephan eröffnet. Auch hier danke ich im Namen aller Fliegerkollegen für den Einsatz.

Zudem fanden auch diesen Sommer wieder einige Veranstaltungen der Tätigkeitsgruppen auf unseren Flugplätzen statt. Ich möchte hier im Namen des Aerclubs der Schweiz allen, die unser Hobby fördern und nach aussen tragen ganz herzlich für den Einsatz danken.

Am 6. Oktober 2012 findet unser traditioneller Cervelat-Flug statt. Ich möchte alle Piloten ermuntern unsere Flugplätze, Saanen, Zweisimmen, Reichenbach, Thun im Berner Oberland zu besuchen.

Ihr findet die Ausschreibung gleich anschliessend in diesem Heft. Sicherlich wird auch wieder auf jedem Flugplatz einiges an kulinarischen Erlebnissen geboten.

Zum Schluss möchte ich Euch noch unseren neuesten Aeroclub Berner Oberland-Fanartikel vorstellen.

Wir haben zum Hunterflugtag in St. Stephan eine limitierte Auflage an Baseball-Caps mit Logo herstellen lassen. Diese können am Cervelat-Flugtag erworben werden.

Zum Schluss wünsche ich allen noch einige schöne Herbsttage, welche sicherlich wieder zum Fliegen einladen werden und all Zeit „Safety first and many happy landings“

Euer Präsident

Marco Zürcher

Samstag, 6. Oktober 2012 - Tour de Cervelat

Die Tour de Cervelat findet dieses Jahr bereits zum 5. Mal statt. Der gegenseitige Besuch, auf allen dem AeBO angeschlossenen Flugplätzen, gehört fest in den aviatischen Kalender und findet bei unseren Mitgliedern immer mehr Anklang.

Die TdC ist eine ungezwungene Art mit den anderen Piloten der verschiedenen Tätigkeitsgruppen zusammen zu kommen und sich besser kennen zu lernen.

Ein paar Punkte gilt es zu beachten:

- Landetaxen werden auf allen Plätzen gemäss normalem Tarif erhoben.
- Die Verpflegung wird von den Gruppen gesponsert und wird grundsätzlich von 11:00 - 13:00 Uhr angeboten. Es gilt: es gibt solange es hat.
- Call-Sign: beim ersten Aufruf HB-XYZ Cervelat, dann Cervelat YZ. Dies erleichtert den Verantwortlichen die entsprechenden Abstellplätze zuzuweisen.
- PPR wird intern aufgehoben, da die Flugplätze an diesem Samstag besetzt sind.
- Der Entscheid, ob die Wetterlage eine Durchführung erlaubt, wird morgens um 09:00 Uhr gefällt und gilt **für den ganzen Tag.**
- Sollte in Thun Nebel im Programm sein, besteht die Möglichkeit die Flugzeuge bereits am Vortag nach Reichenbach zu verschieben und dort bis zum nächsten Tag stehen zu lassen.

Schlechtwetterprogramm:
Wenn der Wettergott kein Einsehen hat, treffen wir uns ab **11 Uhr in der Baracke der Alpinen Segelflugschule in Zweisimmen.** Die auf den jeweiligen Flugplätzen vorgesehene Verpflegung kann gerne mitgebracht werden, erweitert damit den kulinarischen Horizont. Mittagessen von 11:00 – 14:00 Uhr mit gemütlichem Ausklang.
Fahrgemeinschaften von den anderen Flugplätzen sind zu organisieren, damit möglichst viele Piloten und Angehörige den Weg nach Zweisimmen finden.

Das Wichtigste: die Tour de Cervelat ist nur am Rande ein fliegerischer Anlass. Das Wichtigste ist sich in ungezwungenem Rahmen zu begegnen und sich gegenseitig auszutauschen. Kameradschaft fördern ist das Ziel.

Auf eine rege Teilnahme hofft der Vorstand des AeBO.

Hans Fuchs

Inserat
TC Net

Rückblick auf das Hunterfest in St. Stephan
25.August 2012

Wenn die Fliegerei immer auf die Wetterprognosen hören würde, dann hätten wir den ganzen Tag im Hangar verbringen können. Doch es kam anders. Der Wettergott war am 25. August 2012 ein Fliegerfan. So hatten wir während des ganzen Tages wunderschönes Wetter, ja sogar wolkenlosen blauen Himmel. Dies hatten sich die Organisatoren des Hunterfests unter der Leitung vom Präsidenten des Huntervereins Obersimmental, Beat Radelfinger, auch verdient.

Vor 70 Jahren landete das erste Flugzeug in St. Stephan und eröffnete offiziell den Flugplatz. Aus diesem Grund war auch eine heute private C-36 dieses Jahr zu Gast in St. Stephan. Im weiteren waren Flugzeuge wie DC-3 im Swissairlook / Beech 18 sowie viele weitere zu bestaunen.

Natürlich durften auch die Hunter nicht fehlen. So war dieses Jahr nach eingehender Revision der Papyrus Hunter aus St. Stephan wieder im Fluge zu bewundern. Weiter fanden Rundflüge mit Helikopter und Flächenflugzeugen statt. Auch die Stände und Ausstellungen wurden rege besucht.

Insgesamt fanden rund 5000 Besucher den Weg nach St. Stephan. Auch das nächstjährige Hunterfest wird schon geplant und findet am 24. August 2013 statt. Schon jetzt sei erwähnt, dass der Hunterverein Obersimmental im Jahre 2014 sein 20-jähriges Bestehen feiern wird. Dies wird sicherlich auch wieder ein Highlight in unserer Region darstellen.

Marco Zürcher

Inserate
Flugschule Diemtigtal /

Wasner /

A&I

Fragen zur Technik

NEBEL

Unschwer lässt sich feststellen, der Sommer ist vorbei, der Herbst zieht ins Land. Mit dem Herbst beginnt auch die Nebelsaison, daher wollen wir die Fragen für einmal dem Nebel widmen.

1. Strahlungsnebel. Diese Nebelform tritt mehrheitlich auf, wenn

a. Die allgemeine Wetterlage windig und relativ warm ist
b. Bei kühler und windstiller Witterung
c. Bei bewölktem Himmel

2. Advektionsnebel. Dieser Nebel entsteht

a. Mehrheitlich im Sommer nach Gewittern
b. In kühlen, klaren Nächten
c. In Westeuropa meistens im Winterhalbjahr

3. Wann spricht man von Nebel, wann von Dunst?

Die nächste Frage hat mit der Fliegerei nichts zu tun, trotzdem finde ich sie interessant:

4. Nebel spielt auch eine positive Rolle im Weinbau

a. Ja
b. Nein
c. Hat keinen positiven Einfluss

Lösungen auf Seite 31

Inserat
HOPE

Ueli Rösti
28.10.1954 - 24.8.2012

Das Unvorstellbare ist eingetreten und wir können es nicht fassen, weder mit Worten noch mit Taten. Übrig bleiben bohrende Fragen, auf die wir keine Antwort finden - und unzählige Erinnerungen. Eine grosse Fliegergemeinde, die Ueli nahestand, versucht sich aufzulehnen, hält inne, wird stumm. Wir haben keine andere Wahl, als das Geschehene zu akzeptieren.

Ueli Rösti hat auf dem Rückflug von Antwerpen nach Saanen in den frühen Abendstunden des Freitag, 24. August 2012 über dem französischen Jura den Fliegertod erlitten. Mit ihm in den Tod gerissen wurden leider auch seine drei ihm anvertrauten Passagiere, die alle ebenfalls im Saanenland wohnten. Wir trauern um wertvolle Menschen und sprechen allen Angehörigen unser tief empfundenes Beileid aus. Mögen sie Trost finden und Kraft schöpfen für eine neue Zukunft.

Ueli war mit seinem bevorzugten und zuverlässigen PC-12 unterwegs; eine Gewitterfront stand in jenen Stunden über dem Absturzgebiet. Der Unfallbericht wird dereinst zeigen, ob und wie weit diese Wetterlage zum Unfall beigetragen hat.

Ueli war ein äusserst erfahrener Pilot mit über 40 Jahren Flugeinsatz in aller Welt. Seine Beurteilungen und Begleitungen im Flugzeug waren gefragt; er war Fluglehrer - hat aber nie belehrend gewirkt. Er war nicht der Mann der grossen Worte, aber er wusste immer, wo das Wesentliche war. Seine einsatzfreudige,

bescheidene Art war für viele ein Vorbild. Als Gletscherfluglehrer verstand er es, das besondere, nämlich die Einschätzung der Naturphänomene, seinen Schülern mitzugeben.

Ueli konnte auch sein ausgeprägtes fliegerisches Gefühl mit grossem technischem Verständnis verbinden. Er erarbeitete sich die Lizenzen, einen Wartungsbetrieb zu führen. Die Flugplatzgenossenschaft Saanenland betraute ihn mit der Leitung des Flugplatzes Saanen, dessen Umwandlung vom ehemals militärisch genutzten Stützpunkt in einen reinen Zivilflugplatz Ende 2011 abgeschlossen wurde.

Es ist verständlich, dass seine ganze Familie mit Tochter und den zwei Söhnen in diese Fliegerwelt aktiv "hineinwuchsen". Die Gründung der heutigen "AIR SARINA" als Familienunternehmung war die eigentliche Krönung seiner Visionen.

Wir können wohl kaum ermessen, welche Arbeit Ueli geleistet hat. Er versuchte, überall Verständnis entgegenzubringen, ein offenes Ohr zu haben. Aber er bekundete gelegentlich auch offen Mühe mit der in den letzten Jahren immer penetranter wirkenden staatlichen Kontrolle. Er war freier Unternehmer und hatte bisweilen Lust zur Auflehnung, zur Kritik. Die Sinnfrage zu stellen, war für ihn wichtig. So ist es zu verstehen, dass er sich - selten genug - aus diesen vielfältigen Belastungen befreien musste, was ihm wohl am besten gelang auf seiner geliebten Jagd - mit Freunden oder allein in freier Natur.

Und nun ist mit einem Schlag alles zu Ende, scheinbar zerstört? Nein! Ueli hinterlässt uns ein Erbe, einen Auftrag. Wir sind durch das traurige Geschehen auch aufgerufen, sein begonnenes Werk weiterzuführen, uns in seinem Geiste weiter einzusetzen für die Fliegerei und für die Freiheit.

Ueli, wir danken Dir für alles. Wir werden Dich nicht vergessen und in Deinem Sinne wirken zum Wohle der Sache.

Röbi Möhl
Obmann Fluggruppe Saanenland

Mein PPL wurde 50 Jahre alt

Kürzlich habe ich in meinem ersten Flugbuch geblättert und festgestellt, dass mein PPL, oder der Führerausweis für Privatpiloten wie es damals hiess, am 23. Mai 1962 ausgestellt wurde und somit seit 50 Jahren besteht. Eine lange Zeit, speziell in der schnelllebigen Fliegerei. Es lohnt sich, einmal innezuhalten und sich in die damalige Zeit zurück zu versetzen.

Am 24. Mai 1961 erhielt ich meinen Lernausweis für Motor- und Segelflugschüler, ein grauer Ausweis im damals üblichen Format aus Leinenpapier und mit einem Passbild versehen. Ich musste noch bis zum 4. Juli 1961 warten bis ich, im Rahmen der fliegerischen Vorschulung FVS, endlich in ein Flugzeug steigen durfte. Es war in Basel-Mulhouse, die HB-OEF ein Piper L-4 mit 65 PS trug mich, zum allerersten Mal in meinem Leben, in die Lüfte. Im Flugbuch steht lapidar Flugart Doppelsteuer, Einweisungsflug, die Flugzeit betrug 32 Minuten und 2 Landungen, der Fluglehrer damals F. Hofer. Was so einfach im Bordbuch steht, war für mich ein überwältigendes Erlebnis und der Beginn einer langen Laufbahn in der Fliegerei, in einer sehr dynamischen und technisch interessanten Zeitspanne.

Zurück zu den Anfängen. Wir übten damals Start und Landungen, das korrekte Einhalten der Volte und die sogenannte Glissade. Der Piper L-4 hat keine Klappen und die einzige Art der Korrektur im Anflug war eben diese Glissade, ein Verfahren in dem eine Kurve eingeleitet, das Flugzeug aber mit dem gegenüberliegenden Seitenruder auf einem geraden Anflug gehalten wird. Die Rumpfseite wird somit teilweise in Flugrichtung gebracht und wirkt als Widerstand, die Sinkrate erhöht sich und der Anflugwinkel lässt sich korrigieren.

Der elfte Flug in meinem Flugbuch war ein Akkro-Test. Wir wurden in eine Bücker Jungmann geschnallt und von unserem Fluglehrer durch ein Akkro-Programm geflogen, das erstmalige Erleben der Fliehkräfte und der Tatsache, dass der Himmel nicht immer oben sein muss.
Wir trainierten täglich mit bis zu 4 Sessions und gegen 20 Landungen, bis dann nach etwa sieben Stunden, der grosse Augenblick des ersten Alleinfluges folgte.

Ich entsinne mich der fast unbändigen Steigleistung der Piper L-4- Vom Gewicht des Fluglehrers befreit, war die Voltenhöhe im Nu erreicht. Der Anflug zeigte sich verändert, das leichtere Flugzeug sank wesentlich weniger gut und auch das Durchziehen für die Dreipunktlandung war ein anderes. Jedenfalls war es ein eindrückliches und unvergessliches Erlebnis, für 16 Minuten und 2 gelungene Landungen war ich der glücklichste Mensch der Welt.

Danach ging es weiter in der Ausbildung, Ziel – und Schlepplandungen wurden geübt und am 19. Juli 1961 legte ich die Zwischenprüfung für die Erweiterung des Lernausweises ab. Diese Erweiterung berechtigte, alleine an Bord, Überlandflüge in der Schweiz durchzuführen, natürlich nach den Weisungen eines Fluglehrers. Diese Zwischenprüfung bedeutete auch das Ende des ersten FVS-Kurses, 12:59 Stunden hatte ich in der Luft zugebracht und 123 Landungen totalisiert.

Im Frühjahr 1962 rückte ich wiederum in Basel-Mulhouse zum zweiten FVS-Kurs ein. Nach kurzem Auffrischungstraining ging es weiter mit der Ausbildung. 600m-Ziellandungen standen auf dem Lehrplan. Aus 600m Höhe musste der Anflug so eingeteilt werden, dass eine Landung möglichst nahe nach dem Lande-T gelang, selbstredend ohne Korrektur mit Motorleistung. Einzig die Glissade war erlaubt, um den Anflugwinkel zu korrigieren.

Spiralen links und rechts wurden geübt, Navigationstraining und ein Dreiecksflug mit Beobachtungswettbewerb standen ebenfalls auf dem Programm.
Der zweite FVS-Kurs wurde mit dem PP-Prüfungsprogramm abgeschlossen. Schlepplandung, Ziellandung, Spiralen links und rechts für mindestens 40 Sekunden waren das Prüfungsprogramm und wurden von einem auswärtigen Experten begutachtet. Mit 26 Stunden und 219 Landungen hatte ich die Prüfung für den Privatpilotenschein bestanden.

Was jetzt noch fehlte war die Alpeneinweisung. Ein Flug von Basel aus über die Gemmi und wiederum zurück über den Rawil, ein Flug von 2:25 Stunden mit der Piper L-4, absolvierte ich am 28. April 1962. Am nächsten Tag folgte der 300 km Dreieckflug. Von Basel ins Birrfeld, danach Altenrhein und zurück nach Basel.

Für die erste Etappe brauchte ich 42 Minuten, der Flug Birrfeld – Altenrhein war 1:07 Stunden und der letzte Teil nach Basel dauerte 1:23 Stunden. Die Piper L-4 war eben ein gutmütiges Fluggerät, die Reisegeschwindigkeit mit nur 65PS entsprechend bescheiden. Mit einem Höhenflug auf 3000m waren dann alle Bedingungen für den Privatpilotenschein erfüllt und mit 31:05 Stunden und 225 Landungen war ich stolzer Besitzer des Führerausweises für Privatpiloten.

All die Flüge waren ohne Funk. In den Kursen wurden Signalflaggen verwendet, auf den auswärtigen Flugplätzen behalf man sich selber mit Standardvolten und einer guten Luftraumüberwachung.
Die Piper L-4 war spartanisch ausgerüstet. Wie schon erwähnt, die Motorleistung betrug 65 PS, der Propeller aus Holz gefertigt mit metallverstärkten Eintrittskanten. Einen Anlasser gab es nicht, die Motoren mussten von Hand angeworfen werden. Zündung aus - Bremsen – Durchdrehen des Motors – Kontakt und Anwerfen des Triebwerkes waren die Startsequenz. Leergewicht, maximales Startgewicht waren zwar Werte, die irgendwo festgehalten waren, in der täglichen Operation spielten sie keine Rolle. Die nötige Menge Treibstoff wurde getankt, der Pilot und der Passagier nahmen die Sitze ein und los ging es. Resultiert hat eine grössere oder kleinere Steigrate, die Startstrecke des L-4 war sowieso bescheiden und die Pistenlänge war nie ein Thema.

Später wurden die Piper L-4 der Flugschule Balair mit 90 PS-Motoren ausgerüstet und mit Metallpropeller versehen. Wesentlich bessere Flugleistungen waren die Folge, die Flüge mit der Piper L-4 machten noch mehr Spass. Für die nächsten 3 Jahre blieb der Piper L-4 mein hauptsächliches Fluggerät, viele Flüge unternahm ich mit diesem gutmütigen Flugzeug. Geschwindigkeit war Nebensache, Freude am Fliegen die Hauptsache.

Hans Fuchs

Inserate

Jost Druck /

Garage Strauss

Wenn Polen ins Wasser fällt…

Als eine organisatorische Zangengeburt entpuppte sich unsere diesjährige Flugreise. Eine Woche vor der Abreise war noch so einiges unklar. Zum einen die unstete Wettervorhersage für Polen und Deutschland, zum anderen erlitt unser Flugzeug, die HB-PMY einen Parkschaden und wurde für den Rest des Monats gegroundet. Nach diesem moralischen Tiefschlag rafften wir uns aber auf und versuchten alles, um unsere Reise doch noch zu retten. Zu schade wäre es um das ganze extra gekaufte Flugmaterial, all die Nächte der Planung und unsere Vorfreude gewesen, um einfach aufzugeben.

Da zu dieser Zeit 3 der 5 MFG-Flugzeuge am Boden standen, kann man sich den Run auf die zwei verbleibenden ja vorstellen. Durch zahlreiche Telefonate gelang es uns schliesslich, den anderen Archer, die HB-PMK kurzfristig für unsere Reise zu buchen. An dieser Stelle danken wir nochmals allen, die anstandslos ihre Reservation an uns abgetreten und damit den Trip erst ermöglicht haben! Das ist wahre Kameradschaft!

Mit dem Wetter liess sich leider nicht verhandeln und so cancelten wir mit Wehmut unsere Pläne für Polen. Alternativ peilten wir dann Frankreich und Spanien an.

Am ersten Tag zogen wir durch bis nach Carcassonne, Südfrankreich. Die mittelalterliche Stadt mit Burg ist einen Besuch wert, auch wenns touristisch ziemlich überlaufen ist.

Als Tankstopp eignet sich der Flugplatz allerdings nicht: Carcassonne hat kein AVGAS!

Am zweiten Tag haben wir die Pyrenäen durchquert bis nach Nord-Spanien hoch. Bei Bilderbuchwetter flog Donat das erste Stück bis nach Andorra-Pirineus und führte uns dabei an endlosen Bergwiesen und beeindruckenden Felswänden vorbei.
Amüsiert haben wir uns über den Typ am Funk von Perpignan, welcher uns mit "Grüezi" begrüsste, als er uns aufgrund unserer Kennung als Schweizer erkannte. Er war auch sonst extrem heiter drauf. Als wir ihn fragten, ob er noch unseren Flugplan aktivieren könne, meinte er lachend: "Carcassonne has already activated your flight-plan. Everything is good, I mean, your flight-plan is alive!"

Nach dem Flug über die Skgebiete der Pyrenäen (niemals hätte ich da soviel Infrastruktur vermutet!) landeten wir in Andorra. Wunderschön gelegen auf einem Hügel, der aussieht, als hätte man ihn eigens dafür aufgeschüttet, bietet der Flugplatz Andorra Pirineus Flugzeugträger-Optik und einen somit spektakulären Anflug.

Der Flugplatzangestellte war sehr freundlich, die Infrastruktur gepflegt, zum Teil brandneu (Tankstelle erst 2 Monate alt!) und die Landetaxe mit 5 Euro geradezu paradiesisch.

Weiter gings danach auf einem holprigen Flug nach Santa Cilia de Jaca und dann an die Atlantikküste nach San Sebastian, wo die Landepiste gleich neben dem Hafen liegt und somit eine herrliche Kulisse bietet. Für San Sebastian galt es übrigens vorab eine Landerlaubnis per Fax einholen, da das Parkplatz-Angebot da relativ beschränkt ist.

Ein Hotel zu bekommen war auch nicht ganz leicht (da Hochsaison), aber die Flughafenangestellten halfen uns mit viel Elan und Fröhlichkeit weiter. Wir logierten dann letztlich nicht in San Sebastian, sondern in dem äusserst reizenden alten Städtchen Hondarribia (Kopfsteinpflaster, hübsche farbige Häuser, Ausblick aufs Meer,…), gleich neben dem Flugplatz. Uns gefiels da so gut, dass wir den Abend dann gleich dort verbrachten und nicht noch nach San Sebastian fuhren. Bei einer üppigen Auswahl an Tapas liessen wir den zweiten Tag ausklingen.

Nach einem ausserordentlich leckeren Hotel-Frühstück (mit noch warmem Gipfeli und frisch gepresstem Orangensaft), waren wir am Mittwoch Morgen gestärkt für den Weiterflug.

Leider sind die Flugplätze in Nordspanien eher dünn gesät und so hatten wir am Abend zuvor noch intensiv darüber gebrütet, wohin die Reise als nächstes gehen sollte. Denn wir wollten auch mal an einem Ort 2 Tage bleiben und etwas ausruhen. An der Küste gab es nur folgende Möglichkeiten:
Bilbao (dort drohte aber die Handling-Agent-Pflicht = 100 oder mehr Euro für z.B. 50 Meter Bus fahren und anderen Unsinn)
Santander (als Zwischenlandung okay, aber mit nur einer Flugstunde Entfernung zu San Sebastian eigentlich zu wenig für ein Tagesziel)
Asturias (keine wirklich schlauen Orte an der Küste in der Nähe)
A Coruña (attraktiv, aber weit weg und irgendwelche Auflagen von wegen 48 Stunden vorher für eine Bewilligung fragen)
Santiago de Compostela (auch attraktiv, aber nicht am Meer und auch sehr weit weg)

Schwierig das ganze. Santiago war uns dann etwas gar weit weg und so nahmen wir uns erst einmal Santander und Asturias vor. Anschliessend wollten wir uns dann für ein Tagesziel zum Übernachten entscheiden. Aber wie das bei der Fliegerei manchmal halt so ist, es kam alles anders.

Ich startete bei blendendem Wetter in San Sebastian und konnte einen sorglos ruhigen und optisch herrlichen Flug entlang der galizischen Küste vollführen. Zumindest bis dann vor uns auf einmal Küstennebel auftauchte. Wir dachten erst, wir könnten unten durch, ihn umfliegen oder ganz einfach, dass es nur so ein schmales Band war, aber es war dann doch ziemlich grossflächig. Bilbao informierte uns über Funk, dass in Santander Küstennebel und keine Sichtflugbedingungen herrschten, was somit unsere ganzen Pläne zunichte

machte. Kurzerhand entschlossen wir uns für den Ausweich-Flugplatz Vitoria-Gasteiz im Landesinnern. Damit verliessen wir die Küste und flogen rein aufs brütend heisse Festland.

Der Flugplatz bzw. Flughafen oder zumindest die Piste in Vitoria war gewaltig. 3,5 km Asphalt standen mir zur Verfügung zum Landen. War also kein Problem dort sauber runter zu kommen. Wir rollten dann aufs Parking und kraxelten aus dem Cockpit, das sich schon im Anflug in eine Sauna verwandelt hatte. Aber draussen wars dann keineswegs besser. 38 Grad herrschten im Schatten, von unserem Parkplatz in der prallen Sonne ganz zu schweigen. Der Flughafen wirkte ausgestorben. Ausser uns schien es keine anderen Kleinflugzeuge zu geben und uns schwante Böses. Nach den Schauergeschichten über die neuen Handling-Agent-Zwänge auf so manchem spanischen Platz, die wir unterwegs aufgeschnappt hatten, rechneten wir fast damit, dass uns das hier in Vitoria blühen könnte. Schliesslich erschien ein Typ von der Guardia Civil und machte auch gleich eine Ramp-Control mit uns. Das heisst, Personalien kontrollieren, Bordpapiere, Ausweise und alles auseinander nehmen. War wohl, weil wir ausserplanmässig da gelandet waren. Interessant war ja nur, dass der Mann kein Wort Englisch konnte und wir praktisch kein Spanisch. Das gab dann ein herrliches „Gehändel“ und „Gefüssel“. Und eben alles in dieser sengenden Hitze.

Das Beste kam aber erst noch, als wir die Landetaxe bezahlen wollten. Im Terminal hingen zwei seeehr gelangweilte Flughafenangestellte rum, die wir beim Internet-Surfen störten und die uns dann zum Tower weiterverwiesen. Das Dumme war nur, dass der Tower elend weit entfernt lag und wir eine halbe Weltreise machten, bis wir dort ankamen. Machte höllisch Spass bei dieser Affenhitze. Wenigstens bekamen wir dann keine Handling-Gebühren aufgebrummt und bezahlten lediglich 12 Euro. Dann das ganze Spiel wieder retour bis zum Flugzeug.

Aufgrund des Küstennebels mussten wir ein neues Tagesziel anvisieren und kamen somit auf Pamplona. Im Landesinneren war das Wetter ja absolut kein Problem, nirgendwo war auch nur ein Wölkli in Sicht.

In Pamplona wars ebenfalls mörderisch heiss und so hatten bei unserer Hotelsuche jene mit Pool absolute Priorität. Klappte dann auch prima mit dem Hotel tres reyes, wo wir die heissen Nachmittagsstunden am Schwimmbecken im Garten verbrachten. Ohne diese Abkühlung wäre es fast nicht auszuhalten gewesen in der Stadt.
Abends erkundeten wir dann die Gassen Pamplonas, wo noch vor wenigen Wochen die bekannte Stierenhatz stattgefunden hatte.

Am Donnerstag kämpften wir uns dann bei erstmals schlechterem Wetter durch die Hügel zurück nach Norden an die Küste. Wir schlängelten uns bis nach San Sebastian durch und von da wars nur noch ein Katzensprung bis Biarritz. Da von Westen her eine Störung auf Frankreich zukam, mussten wir gleich weiter. Wir beeilten uns dann, um zu unserem Tagesziel Arcachon, etwas weiter nördlich zu kommen. Ging dann auch gerade noch knapp auf. Bei Arcachon hingen die Wolken bereits tief und wir streiften auch ein paar Regentropfen im Anflug.

Die Leute im Tower, eine fröhliche Truppe, organisierten uns dann sogleich Hotel und Mietwagen. Wir belohnten sie dafür mit einem Säckli Schweizer Schokolade. Das kommt immer gut an.

Die Mietwagen-Sache können wir übrigens nicht weiterempfehlen, da man erst mit einem teuren Taxi zu Europcar in die Stadt fahren muss. Auch sonst lässt sich wohl das meiste auch mit öV machen.

Wir wohnten in einem Hotel ziemlich nah am Strand (nur eine Häuserreihe lag dazwischen) und hatten die Flaniermeile vor der Haustür. Meine zwei Kollegen liessen sich dann erst einmal eine neue Frisur verpassen - Donat für seinen Geschäftstermin kommende Woche und Hans weils einfach zu heiss für zu viel Haar war.

Am zweiten Tag fuhren wir zu der riesigen Wanderdüne nahe Arcachon. Ist eine ziemlich coole Sache, dieser riesige Sandhügel zwischen Meer und dem Wald. Wir kraxelten zusammen mit vielen anderen Leuten die Düne hoch, genossen die tolle Aussicht auf die Bucht mit den Austernbänken und den kleinen Booten.

Hans und Donat beim Erklimmen der Düne.

Die Wanderdüne von Arcachon noch von oben.

Anschliessend fuhren wir um die grosse Bucht, besichtigten noch einen kleinen Flugplatz und fuhren dann an einen herrlichen Strand. Es hatte nur sehr wenige Leute, wir waren fast alleine dort. Wind und vor allem Wellen gab es dafür reichlich! Wir wagten dennoch ein erfrischendes Bad im kühlen Atlantik.

Am Samstag traten wir dann die erste Hälfte des Heimwegs an. Via Cahors und Mende reisten wir nach Roanne, wo wir ein letztes Mal übernachteten. Das Wetter war optisch schön, aber etwas turbulent.

Am Sonntag gings dann heimwärts. Via Lausanne flogen wir nach Thun. Die Genferseeregion bot mit heftiger Bisenturbulenz noch einiges an Action. Vor allem der Landeanflug in Lausanne, wo Böen bis 35 Knoten auf uns trafen, war anspruchsvoll. In der Region Thun war es dann dafür wieder ziemlich ruhig. Wir landeten kurz nach dem Mittag heil auf unserer Homebase.

Nach der obligaten ausgiebigen Flugzeugschrubberei, etwas Buchhaltung und etwas zu trinken im Beizli schlossen wir unser diesjähriges Flugprojekt ab. Es war wieder eine tolle Reise gewesen mit aviatischen, kulturellen und kulinarischen Höhenflügen!

Barbara Gusset

NEU NEU NEU NEU NEU NEU

Aeroclub Berner Oberland Baseball Cap

Der AeBO hat für den Cervelat-Flug von diesem Jahr eine limitierte Auflage an Baseball Caps produzieren lassen. Diese können am 6. Oktober 2012 während dem Cervelat-Flug auf den Flugplätzen Thun / Reichenbach / Zweisimmen / Saanen bei den Verpflegungsstellen bezogen werden. Weiter kann das Aerclub Berner Oberland Cap bei Marco Zürcher (Präsident AeBO) unter marco.zuercher@hotmail.com für CHF 25.- / Stk. bezogen werden. Wir vom Vorstand des AeBO freuen uns viele Piloten und Freunde der Berner Oberländer Fliegerei mit diesem Cap anzutreffen.

Inserieren zum Bestpreis!

Diese Werbefläche kostet

Fr. 40.- für 1 Erscheinung
Fr. 70.- für 2 Erscheinungen
Fr. 105.- für 3 Erscheinungen

Tel. 079 510 41 69
oder
e-mail: redaktion@aeroclub-berneroberland.ch

Inserat
Stockhornbahn

Inserat
Pinball

„Öffnung Zweisimmen“ oder Zweisimmen, der Flugplatz bei dem alles so nah ist…

Mit der Privatisierung unseres Flugplatzes und der damit verbundenen Publikation im AIP wurde „Zweisimmen“ erfreulicherweise nun auch für einen weiten Kreis der Leichtaviatik zugänglich gemacht.

Das Dorfzentrum mit den vielen Restaurants, die Rinderbergbahn, BLS und MOB – sie alle sind vom Flugplatz aus in wenigen Minuten zu Fuss erreichbar. Für uns Piloten macht aber allein schon die alpine Lage, verbunden mit einem etwas anspruchsvolleren Anflugverfahren den Flugplatz zusätzlich attraktiv.

Die deshalb im AIP ausdrücklich empfohlene Einweisung beinhaltet neben dem fliegerischen Teil aber auch noch weitere wichtige Benützungshinweise, welche den Piloten bewusst sein müssen, denn in der Regel ist der Flugplatz personell nicht besetzt – man kann also vor Ort oft nicht nachfragen.

Wer beabsichtigt, die Einweisung zu absolvieren, kontaktiert den Flugplatzchef unter 079 427 43 21 (gleiche Nr. wie PPR!), um einen Termin zu vereinbaren. Der erste Anflug mit Landung kann dann unter Überwachung am Funk vom Boden aus durch einen Einweisungsberechtigten erfolgen. Anschliessend absolviert man gemeinsam die Einweisung anhand einer Checkliste, damit auch wirklich nichts vergessen geht. Die Einweisung wird im Flugbuch des Piloten eingetragen – dieser Nachweis sollte auf späteren Flügen nach Zweisimmen immer mit dabei sein, er berechtigt zur Benützung des Flugplatzes Zweisimmen im Rahmen der Vorschriften. FI/CRI´s dürfen nach ihrer Einweisung die Piloten ihrer Homebase selbst einweisen. FI/CRI´s müssen aber in jedem Fall durch einen Einweisungsberechtigten aus Zweisimmen eingewiesen werden.

Das Einweisungsverfahren hat ein einziges Ziel: **S A F E T Y!** Aus diesem Grund wird auch nur eine pauschale Landetaxe von Fr. 50.- erhoben, nach dem Motto: Übung macht den Meister, aber ohne Mehrkosten!

Nun hoffen wir, dass wir Euch trotz dieser kleinen, aber sehr wohl berechtigten „Hürde" gluschtig für einen Besuch in Zweisimmen gemacht haben. Wir freuen uns auf Euren Besuch und heissen Euch herzlich willkommen.

Eure Fliegerkameraden in Zweisimmen

Inserat Wymann

Ferienpass auf dem Flugplatz Zweisimmen

Am Samstag 28. Juli 2012 war für 13 Jugendliche aus der Region die Spannung gross, als sie auf dem Flugplatz Zweisimmen von den Piloten der Motorfluggruppe Obersimmental und der Alpinen Segelfluggruppe Zweisimmen zum Ferienpass-Tag begrüsst wurden.

Zu Beginn konnten sie die Flugzeuge aus der Nähe kennen lernen und erklärt bekommen. Dann aber ging es bald einmal ans Fliegen: Alle 15 Kinder durften ihre Wohnregion für einmal aus der Vogelschau erleben. Aufgrund der unsicheren Wetterentwicklung war mit vier verschiedenen Flugzeugen dafür gesorgt, dass sie alle noch vor der Mittagspause ihren Flug absolvieren konnten.

Dann gings zu Grill-Wurst und Getränk und später noch zu einer Video-Demonstration über das neuste in Zweisimmen stationierte Doppelsitzer-Segelflugzeug.

Im Laufe des Nachmittags verabschiedeten sich die vom Fliegen faszinierten Jugendlichen mit dankbaren Gesichtern von „ihren“ Piloten.

Hans Benz

Jugendtag

Am vergangenen Samstag waren die Jugendlichen aus dem Simmental als Gäste und Schnupperpiloten auf dem Flugplatz Zweisimmen eingeladen.

Die einheimischen Motor- und Segelflieger – und insbesondere die Fluglehrer – waren den ganzen Tag gefragte Leute. Die jungen Flugbegeisterten konnten nach einer kurzen Instruktion einen Flug absolvieren, bei dem sie einen vertieften Einblick in die Schönheiten des Fliegens und damit aber auch in die Anforderungen, die ein Pilot bei seiner Tätigkeit erfüllen muss, erhielten. Dazu begleitend erfuhren sie in einem Vortrag mit Videopräsentation alles Wissenswerte von der Grundausbildung bis hin zum Berufs- oder Linienpiloten. Das persönliche Gespräch mit den Simmentaler Piloten – darunter ein aktiver und zwei ehemalige Linienpiloten, wurde denn auch zur Beantwortung all der auftretenden Fragen rege genutzt.

Am Ende des ereignisreichen Tages war die Freude am Erlebten bei allen Teilnehmern gross und sie wussten nun aus eigener Anschauung, dass jede Pilotenlaufbahn auf einem kleinen Segel- oder Motorflugzeug ihren Anfang nimmt.

Die Simmentaler Flieger

Antworten und Erläuterungen zu den „ 3 Fragen zur Technik“ (Seite 8)

1. **Strahlungsnebel. Diese Nebelform tritt mehrheitlich auf, wenn:**
   b. ist richtig
   Besonders in klaren, windstillen Nächten können sich Luftschichten in Bodennähe stark abkühlen, der Wasserdampf in der Luft kondensiert. Nebel bildet sich, oft mehrschichtig und reicht meist nur bis maximal 100m. Strahlungsnebel können sich rasch auflösen durch Sonneneinstrahlung (Früh/Morgennebel), aber auch rasch bilden. Oft entscheidet ein Temperaturunterschied von wenigen Zehntelgraden die Bildung von Strahlungsnebel. Diese Tatsache macht ihn für unsere Fliegerei gefährlich, kann doch der Platz plötzlich im Nebel liegen, da wo noch eben gute Sicht-verhältnisse herrschten.

2. **Advektionsnebel. Dieser Nebel entsteht**
   c. ist richtig
   Advektionsnebel beruht auf der Heranführung (Advektion) von warmer, feuchter Luft aus Süden, dabei wird die bodennahe Kaltluft durchmischt, die feuchtwarmen Luftmassen kühlen sich ab, der Wasserdampf kondensiert. Bildet sich nun eine Hochdrucklage, kann der Nebel lange Zeit liegen bleiben, die Sonneneinstrahlung vermag ihn nicht aufzulösen. Erst durch einen weiteren Luftmassenaustausch verschwindet der Advektionsnebel wieder.

3. **Wann spricht man von Nebel, wann von Dunst?**
   Bei Sichtweiten unter 4km spricht man von Dunst, von Nebel spricht man bei Sichtweiten unter 1000m

4. **Nebel spielt auch eine positive Rolle im Weinbau**
   a. ist richtig
   Der wärmere Fluss Ciron ergiesst sich südöstlich von Bordeaux in die kühlere Garonne. Speziell in den Monaten Oktober, November bilden sich dadurch Nebel. Dieser fördert das Wachstum eines Grauschimmelpilzes *Botrytis cinerea*. Dieser löst die Haut der Trauben auf, löchert sie, was zu einem Austritt von Wasser führt und damit den Zuckergehalt ansteigen lässt. → Weine von Sauterne, wohl am bekanntesten derjenige vom Château d'Yquem. Der Nebel schützt Weintrauben auch vor dem Erfrieren.

Wer alles richtig beantwortet hat, darf nun ein Glas Wein trinken. Zum Wohl!

Personalblatt (auch für Adressänderungen!)			
Name		**Vorname**	
Adresse			
PLZ	**Ort**		
Tel. Privat		**Tel. Geschäft**	
Natel		**Geb.-Datum**	
E-Mail			
Mitglied Nummer AeCS: (s. AeCS Ausweis)			
ResAir-Daten geändert ? ☐ **Ja** ☐ **Nein** **Bemerkungen:** z.B. Mitgliednummer MFGT, weitere Vereine, usw.			
Datum		**Unterschrift**	

Tätigkeitsgruppen FVT	**... seit**	**aktiv**	**passiv**
☐ **Motorfluggruppe Thun**		☐	☐
☐ **Segelfluggruppe Thun**		☐	☐
☐ **Modellfluggruppe Thun**		☐	☐
☐ **Bücker Fan Club**		☐	☐
☐ **GOST**		☐	☐

Einsenden an: Mitgliedersekretär Flugplatzverein Thun FVT
Markus Wenger, Elsterweg 23b, 3603 Thun, E-Mail: wenger@wm-soft.ch

Tätigkeitsgruppen AeBO	**... seit**	**aktiv**	**passiv**
☐ **Fluggruppe Saanenland**		☐	☐
☐ **Alpine Segelfluggruppe Zweis.**		☐	☐
☐ **Motorfluggruppe Obersimmental**		☐	☐
☐ **Direktmitglied AeBO (Aero-Info)**			

Bemerkungen:	
Datum	**Unterschrift**

Einsenden an: Mitgliedersekretär AeroClub Berner Oberland
Hans Eicher, Lärchenweg 2, 3700 Spiez, E-Mail: hans.eicher@sunrise.ch