AERO BEO INFORMATION

Offizielles Mitteilungsorgan des Aero Clubs Berner Oberland

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

Aus dem Inhalt der Nummer 105 (3/14)	Seite
AEROCLUB BERNER OBERLAND Die fliegende Agenda – Terminkalender	2
Das Wort des Präsidenten	3
Tour de Cervelat 2014	5
THUN	
Flugplatzverein Thun	
Informationen aus der Flugplatzleitung	8
Airfield Flyers	11
Motorfluggruppe Thun	
Reisebericht Schottland	15
Kursauschreibung "English for Aviation"	26
Reisebericht Fluglehrer-Weiterbildungskurs 2014	27
ZWEISIMMEN	
Der Sommer auf dem Flugplatz Zweisimmen	31
Personalblatt	32

Impressum

Erscheint dreimal jährlich in einer Auflage von 400 Exemplaren

Redaktionsschluss: 16.1.2015, 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

Internet: www.aeroclub-berneroberland.ch / e-mail: gusset.barbara@bluewin.ch



Die fliegende Agenda

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

AeroClub Berner Oberland

11.10.2014 Tour de Cervelat

21.11.2014, 19.30 Uhr Vom "Schnapskompass" zum Garmin 1000 Version 2.0

in den Schulungsräumen der Flugschule Reichenbach FSGR

Fluplatz Thun

08.-13.09.2014 Kunstflugtage Segelflug

04.10.2014 2. Bautag FVT und Demontagetag SG

Fluplatz Zweisimmen

13.09.2014 Jugendtag

27.09.2014 Ziellandekonkurrenz mit Nachtessen

04.10.2014 Putz- und Poliertag

Redaktionsschluss Aero-Info 2014

16.01.2015, 12 Uhr

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

Ich hoffe, dass Ihr alle trotz des misslichen Wetters diese Saison einige schöne Flüge absolvieren konntet. Die Natur hat uns einmal mehr ihre Macht aufgezeigt. Ich selber konnte für mich daraus aber auch einige positive Erfahrungen betreffend fliegerischer Aktivität gewinnen. So war das Thema Wetter steht's viel präsenter als in den vergangenen Jahren. Eine gezielte Wetterbeurteilung und entsprechende Flugplanungen waren fast bei jedem Flug zwingend. Alternativvarianten mussten schon im Voraus definiert und meistens auch umgesetzt werden. Ich selber konnte wieder sehr viel lernen und auch bei misslichen Verhältnissen schöne und sichere Flüge durchführen.

Wie wichtig Flugplanung und Einhaltung der Planung und Richtlinien ist, hat uns gerade wieder die "mid Air Kollision" in der Ostschweiz von diesem Wochenende (23/24.8.2014) gezeigt. Die Halbkreisregel kann viele gefährliche Annäherungen und Zusammenstösse verhindern.

Am 23 August 2014 fand wiederum das Huntertreffen in St. Stephan statt. Der Hunterverein Obersimmental hat wieder ein reiches und abwechslungsreiches Programm zusammengestellt.

Schon wieder steht der Herbst vor der Tür. Auch der AeBO hat zwei tolle Anlässe geplant. Am 11. Oktober findet der schon sehr beliebte Cervelat Flugtag statt. Wir treffen uns zum Mittagessen in diesem Jahr in Thun.



Am 21. November findet in Reichenbach die zweite Ausgabe des Erfa-Abends zum Thema "Elektronische Hilfsmittel im Cockpit und zur Flugvorbereitung" statt. Nach dem Erfolg im letzten Jahr haben wir uns im Vorstand entschieden, dass Thema wieder aufzulegen und die Erfahrungen aus dem letzten Jahr weiter auszutauschen.

Zum Schluss bleibt mir wie immer der Dank an Barbara Gusset, welche diese Zeilen in ein Format bringt, dass dann auch gedruckt werden darf. Zudem wünsche ich uns allen einen sonnigen, schönen Herbst und many happy landings.

Euer Präsident, Marco Zürcher

Inserat A&I



Tour de Cervelat - Samstag, 11. Oktober 2014

Die Tour de Cervelat (TdC) findet dieses Jahr bereits zum 7. 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 Möglichkeit mit anderen Piloten aus dem Berner Oberland in Kontakt zu kommen und unsere Flugplätze Saanen, Zweisimmen, Reichenbach und Thun wieder einmal anzufliegen.

Ein paar wichtige Punkte gibt es zu beachten:

- Landetaxten werden auf allen Plätzen gemäss normalem Tarif bezahlt
- PPR ist auf allen vier Flugplätzen für diesen Tag aufgehoben
- Jeder Pilot fliegt ganz normal nach VFR-Richtlinien
- Als Erkennung und zum einfacheren Einweisen verwenden wir folgendes Call-Sign: 1. Aufruf "HB-XYZ Cervelatflug", dann weiter "Cervelat HYZ"
- Die Verantwortlichen werden am Boden den Abstellplatz zuweisen
- Um 09:00 wird in Absprache mit den jeweiligen Präsidenten ein Wetterentscheid getroffen.
- Sollte in Thun eine erhebliche Chance für Nebel bestehen, können die Flugzeuge am Vortag nach Reichenbach verschoben werden.

Neuerung in diesem Jahr:

Das Mittagessen findet zentral im **Flugplatzbeizli Thun** statt. Von 11:00-14:00 Uhr wird voraussichtlich Bratwurst/Cervelat mit Kartoffelsalat und grünem Salat angeboten. Die Teilnehmer und Piloten treffen sich so nur auf einem Flugplatz für ein gemütliches Mittagessen. Auf den Flugplätzen Reichenbach, Zweisimmen und Saanen wird Kaffee, Gipfeli, Kuchen oder ähnliches angeboten.

Schlechtwetterprogramm:

Hat der Wettergott kein Herz für uns Flieger, treffen wir uns wie beim Schönwetterprogramm ebenfalls in **Thun** (Mittagessen von 11:00 - 14:00 Uhr). Es wäre schön, wenn auch bei schlechtem Wetter viele Piloten und Angehörige den Weg nach Thun finden würden. Das Wichtigste ist, sich in ungezwungenem Rahmen zu begegnen und den gegenseitigen Austausch zu fördern. In diesem Sinne hoffen wir auf wunderschönes Herbstwetter und many happy landings!

Euer Präsident, Marco Zürcher

Inserat HOPE



Vom "Schnapskompass" zum Garmin 1000 Version 2.0 (zweite Ausgabe)

Gerne laden wir Euch im Namen des Aeroclubs Berner Oberland zu unserem zweiten Erfahrungsaustauschabend (Erfa-Abend) zu oben genanntem Thema ein

Wir treffen uns am Freitag den 21. November 2014, um 19:30 Uhr in den Schulungsräumen der Flugschule Reichenbach FSGR.

Das Ziel dieser Veranstaltung ist, die Erfahrungen welche wir bereits im letzten Jahr machen konnten weiter zu vertiefen. Einige Kollegen haben sich in diesem Jahr in die elektronische Welt der Flugnavigation getraut oder weiter ausgerüstet.

Es geht darum Erfahrungsberichte im Bereich:

- Elektronische Flugplanungshilfsmittel (Web-basiert)
- I PAD / I PAD mini / I Phone / Samsung Pads im Einsatz vor und im Flug
- Inflight Navigation z.B. GPS / Garmin 1000
- Vereinbarkeit Elektronik mit VFR-Flugregeln
- Datapakete von Jeppesen versus AirNav und weiteren Anbietern

zu erhalten und gewonnene Erkenntnisse aus dem Jahr 2013/2014 zu vertiefen.

Die Fluggruppe Reichenbach i.K. hat uns eingeladen, diesen interessanten Abend bei ihnen in Reichenbach durchzuführen. Zudem haben wir die Möglichkeit, das Garmin 1000 live im Flugzeug Cessna C-172 zu besichtigen.

Zur Planungserleichterung und um einen kleinen Apéro bereitzustellen, bitte ich Euch um Anmeldung bis zum 14. November 2014 per Mail an



marco.zuercher@hotmail.com oder per SMS an 079 651 11 22.

Wir vom Vorstand des AeBO freuen uns auf eine rege Beteiligung!

Marco Zürcher



Informationen aus der Flugplatzleitung Thun

Seit kurzem besteht zwischen den Gleitschirm- und Deltapiloten der Region und dem Flugplatz Thun ein Abkommen betreffend der 5km-Zone um den Flugplatz und deren Benutzung. Auf den umliegenden Startplätzen wurden entsprechende Infotafeln angebracht.

Die detaillierte Regelung findet Ihr auf der gegenüberliegenden Seite.

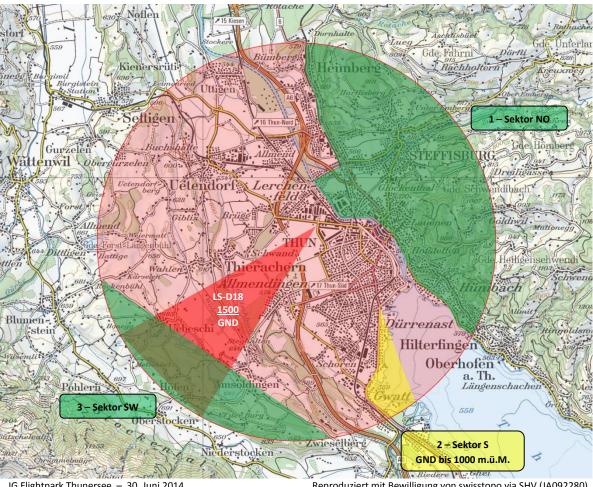
Philippe Seiler Flugplatzleiter Thun

Inserate

Wasner + Flugschule Diemtigtal

Hängegleiter-Sonderregelung für das Befliegen des Flugplatzgebietes Thun

Die nachfolgenden Bestimmungen regeln den Betrieb von Hängegleitern beim Fliegen in einem Abstand von weniger als 5 km um den Flugplatz Thun. Im Übrigen gelten die Bestimmungen der Verordnung über Luftfahrzeuge besonderer Kategorie (VLK) sowie die Publikationen im DABS. Diese Regelung ist dank einem Entgegenkommen des Flugplatzchefs in Thun zustande gekommen, um den Betrieb von Hängegleitern in der Region Thun zu gewährleisten. Es wird dringend gebeten, die Regelungen strikte einzuhalten. Wir zählen auf Dein partnerschaftliches Verhalten.



IG Flightpark Thunersee - 30. Juni 2014

Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo via SHV (JA092280)

1. Flugverbot und Einschränkungen

Generell gilt gemäss dem VLK der 5 km Radius um den Flugplatz mit der Obergrenze von 1160 m.ü.M als Sperrgebiet und darf von Hängegleitern nicht beflogen werden.

2. Ausnahmen

Für folgende Gebiete gilt eine Sonderregelung

- 1 Gebiet Sektor Nordost (NO): frei befliegbar
- 2 Gebiet Sektor Süd (S): GND bis 1000 m.ü.M. frei befliegbar
- 3 Gebiet Sektor Südwest (SW): frei befliegbar

Der Luftraum Thun als KML-Datei → www.flyland.ch

Achtung:

- Bei Schiessbetrieb kann LS-D18 aktiv sein, Obergrenze 1500 m.ü.M. → siehe **DABS**
- Im DABS können weitere Zonen in der Region um Thun temporär als **D** (Danger-) oder **R** (Restricted Airea) definiert werden.

3. Kontaktstellen

Flugplatz Thun LSZW

Tel. 033 222 42 14 (C-Büro) flugplatzleitung@thun-airfield.ch Flugfunk 123.250 MHz

Wichtig: Blindmeldungen bedeuten keine Freigabe!

Skyguide DABS

www.skyguide.ch

IG Flightpark Thunersee

flightpark.thunersee@gmx.ch

Inserate
Jost Druck
+
Swiss Life



Airfield Flyers

Wie alles begann...

Ende Juni sollte das alljährliche Fliegercamp der *Interessengemeinschaft Luftfahrt Schweiz* kurz ILS stattfinden. Geplant war ein Wochenende in Salzburg. Doch erstens kommt es anders und zweitens grad nochmal.

Wir (Stefan Kalbermatter und Philippe Seiler) wollten in einem 2er-Team mit einer Cessna ab Thun teilnehmen. Die Planung war gemacht, das Routing und der Zeitplan festgelegt, Gepäck und alles andere vorbereitet. Doch wie so oft in diesem Jahr wollte Petrus nicht



ganz so wie wir wollten. Nach eingehendem Meteobriefing wurde schweren Herzens beschlossen auf die Destination Salzburg zu verzichten. Die Rückkehr am Sonntag war einfach zu unsicher.

Was nun? Das Wetter war ja nicht so schlecht, der Flieger gebucht, die Crew zu allem bereit und um meinen Junior erweitert.

Currywurst in Kempten! Genau, oder ein Fliegersandwich! Gesagt getan, Routenplanung geändert, Infos einholen, neuen Zeitplan aufstellen. Freitagabend nochmal das Wetter eingehend studiert und siehe da, Petrus will einfach nicht, dass wir über die Grenze kommen. Also Kempten streichen und schauen was sonst noch geht.

Samstagmorgen erstmal das Flugplatzbeizli beschäftigen und bei Café und Gipfeli beraten. Spontan kam noch Marco Zürcher dazu und brachte uns auf die Idee die Flugplätze Gruyères, Saanen und Zweisimmen anzusteuern. Sogar eine Verpflegung in Saanen wurde spontan organisiert. Somit wurde aus einem abgesagten Salzburg und Kempten eine spontane gemütliche Oberland-Extended Tour



Wie es weiter geht...

Da wir alle der Meinung waren, dass dies eine Wiederholung wert sei, wurde kurzerhand eine "Whats up"-Gruppe gegründet zur einfacheren Koordination. Der Name der Gruppe war zugleich der nächste Ausflug: "Tour du Valais".

Am 25. Juli passte das Wetter und es ging los. In gleicher Besetzung wie schon beim Ausflug Ende Juni, starteten wir mit einer Cessna und einem Archer in Thun Richtung Wallis. Via Interlaken, Brienz und Grimsel erreichten wir das erste Ziel des Tages, den Flugplatz Münster. Nach sportlichem Abstieg auf der kurzen Strecke vom Grimselpass bis zum Downwind landeten wir schon kurz darauf auf der Piste 05.





Nach einer kurzen Pause machten wir uns bereit für den zweiten Platz auf unserer Liste für den heutigen Tag. Nach dem Start talaufwärts drehten wir in Richtung Brig und folgten dem Tal abwärts. Nach kurzer Flugzeit kam unser Ziel in Sicht, der Flugplatz Raron. Dort erwartet uns schon Daniel Wampfler, welcher sich spontan

unserer Gruppe anschloss. Nach Anflug via Overhead und Landung auf der Piste 28 stellten wir unsere Flieger für die Mittagspause ab.



FLUGPLATZVEREIN THUN



Dank der Familie von Stefan Kalbermatter mussten wir nicht ins Restaurant laufen sondern wurden gefahren. Nach einem relativ speditiven Essen, machten wir uns auf den Rückweg nach Thun. Nach einem schönen Flug über den Sanetschpass und der Landung in Thun wurde der Ausflug im Flugplatzbeizli mit

einem Bier beendet.

Da wir vor lauter Ideen für kommende Ausflüge nicht wussten wie wir die Gruppe als nächstes benennen sollten, suchten wir einen neuen Namen. Nachdem sich der erste Vorschlag "Suppenhühner" nicht wirklich durchsetzen konnte, wurde die Gruppe "Airfield Flyers" getauft.

Die Gruppe besteht mittlerweile aus sieben Mitgliedern aus allen Tätigkeitsgruppen des Flugplatzes Thun.

Wer Lust hat zwischendurch an spontanen Ausflügen teilzunehmen darf sich gerne bei mir melden.

Der letzte Spontanausflug führte uns am Dienstag 12.8. nach Triengen zum Colaflug



des Flightforum.ch. Wir waren mit 3 Flug-zeugen unterwegs und genossen ein gemütliches Abendessen unter Flieger-kameraden. Die Stimmung beim Heimflug wurde zu ausgiebigen Fotosessions benutzt.



Die Ideen sind vorhanden, sobald Wetter und Zeitpunkt passen starten wir zum nächsten Ausflug.

Philippe Seiler, MFGT

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

Inserate Stockhornbahn

Wymann Elektro



Reisebericht Schottland

Wie (fast) jedes Jahr fliegen Jörg und ich mit dem Flugzeug für 1 bis 2 Wochen auf Entdeckungsreise quer durch Europa, oder auch schon mal bis nach Marokko.

Dieses Jahr ist das Ziel Schottland, wobei für uns eigentlich der Weg dorthin das primäre Ziel ist. Wir versuchen bei der Gelegenheit möglichst viele kleine und spezielle Flugplätze anzufliegen und treffen dort oft interessante Menschen, darunter auch Piloten.

Anreise ab Thun über Frankreich

Am 8. Juni treffen wir uns am **Flugplatz Thun** und laden die HB-CIE mit unserem ganzen Gepäck, inklusive zwei Falträder (Brompton).

Weight & Balance, NOTAMs und Meteo sind gecheckt, das Flugzeug ist aufgetankt und wir verabschieden uns.

Wir fliegen über Pontarlier (LFSP) und Sézanne St-Rémy (LFFZ) nach Le-Touquet (LFAT), wo wir nochmals auftanken und die Formalitäten für den Einflug nach England erledigen.

England Ostküste

Nach der Einreise über Lydd (EGMD), fliegen wir weiter zu unserem Tagesziel. Der Farmstrip Pent Farm gefällt uns sehr gut und liegt nur wenige km von

Folkestone. Am Platz ist die Firma "Vintage Aero" (www.vintageaero.co.uk) beheimatet, welche alte Flugzeuge restauriert.

Der Flugplatzbesitzer und Farmer (Chris Reynolds) bietet uns in seinem Haus BnB an und leiht uns für die Fahrt zum nächsten Pub sogar seinen alten "Land Rover".

Am Folgetag geht es dann





nach **Old Buckenham (EGSV)**. Am Flugplatz steht draussen eine Art Kriegsmuseum mit diversen Waffen und Panzern, aber leider keine Flugzeuge.



Unsere 2 Faltvelos vor dem Start in Boston

Der nächste Fluoplatz liegt nahe an der Stadt Boston (ca. 5km) Wenige Meter neben der Piste befindet sich ein Rugby-Platz und während eines Spiels darf nicht gelandet werden. Wir fahren mit den Falträder in die Stadt zum "White Hart Hotel" und essen in einem Pub gegenüber.

Am nächsten Tag fliegen wir weiter der Küste entlang Richtung Norden.

Wir hatten gehofft in **Hollym** landen zu können. Der Flugplatz liegt direkt an der Klippe und da wir die momentan dort entstehenden Turbulenzen nicht einschätzen können, entscheiden wir uns lediglich ein paar Fotos dieses interessanten Platzes zu schiessen

In **Eshott** tanken wir wieder auf. Der Flugplatz beherbergt ca. 60 Microlights und hat ein sehr angenehmes Klublokal. Dort besprechen wir die weitere Flugplanung. In Grossbritannien sind die meisten Flugplätze leider PPR und es erfordert viel Zeit die Betreiber dann auch mal zu erwischen und eine Landeerlaubnis zu erhalten

Schottland Ostküste und der Great Glen

Auf dem weiteren Weg überfliegen wir raue Küstengebiete und eine beeindruckende kleine Insel namens Bass Rock. Von weitem hat man den Eindruck, die Insel bestehe aus weissem Fels, aber bei näherem Hinsehen erkennt man, dass die Farbe von den unzähligen Vögel stammt, die auf der Insel nisten.

Es geht weiter nach **Fife/Glenrothes (EGPJ)**, einem sehr schönen Platz mit Flugschule. Wir treffen dort mehrere Piloten, die einem spontan Tipps für die Reise quer durch die Highlands geben.



Mit Hilfe der Managerin vom Flugplatzrestaurant finden wir in ca. 10km Entfernung ein sehr schönes, ruhig gelegenes BnB (www.fife-bed-breakfast-

alenrothes.co.uk).

Wetterbedingt gestaltet sich am nächsten Tag der Weiterflug direkt nach Norden an der Ostküste eher schwierig und Inverness liegt noch im Nebel. So entscheiden wir uns nach Rücksprache mit einem lokalen Piloten zuerst westlich nach Ohan zu fliegen und dort weiter zu pla-



Der Flugplatz von Oban

nen. Oban (EGEO) liegt wunderschön nahe am Wasser, wird aber leider etwas stark wie ein "Gross-flughafen" verwaltet. Dort überprüfen wir die Meteo und versuchen an mehreren Flugplätzen eine Landeerlaubnis zu erhalten. Doch Oban schliesst sogar mitten im Sommer bereits um 16 Uhr, so dass wir 2 Minuten vor der Schliessung wieder in der Luft sind.



Sicht auf den Loch Arkaig beim Great Glen



Nächstes Ziel ist **Dornoch**, nördlich von **Inverness** gelegen. Auf dem Weg dorthin fliegen wir durch den Great Glen, wo sich der berühmte Loch Ness befindet. Aber auch wir können Nessie nicht entdecken.

Dornoch ist ein Grasplatz und liegt in unmittelbarer Nähe zum Wasser und zu einem Golfplatz. Man muss sich unbedingt mit den Prozeduren vertraut machen, da sich der Platz innerhalb einer Danger Area befindet.

Wir fahren mit dem Faltrad ins nahe gelegene Dorf, wo es mehrere Hotels, Pubs und BnBs gibt.

Orkneys und Shetlands

Am nächsten Tag geht es wieder der Ostküste entlang nach Norden in Richtung Orkneys. Auf dem Flug nach **Kirkwall** überfliegen wir **Lambholm**, die Insel besteht quasi nur aus Flugplatz.

Als wir in **Kirkwall (EGPA)** auf den Orkneys ankommen, ist das Wetter einigermassen gut, so dass wir noch bis nach **Unst (EGPW)**, dem nördlichsten Flugplatz auf den Shetlands fliegen wollen. Nach mehreren Telefonaten und Emails, erhalten wir schliesslich gegen Zahlung einer Gebühr von GBP 40.- doch noch eine Landegenehmigung und können losfliegen.

Der Flug zu den Shetlands verläuft wunderbar, aber bei **Sumburgh** zwingt uns eine Wolkendecke auf ca. 1000ft zu sinken. Bei Sandwick sinkt die Wolkendecke noch weiter und ein entgegenkommender Helikopter berichtet uns von 500ft Wolkendecke und Regen, so dass wir unser Vorhaben abbrechen und etwas enttäuscht nach **Kirkwall** zurückkehren.

Beim Rückflug werfen wir noch ein paar Blicke auf **Fair Isle**, die südlichste Insel der Shetlands und kurze Zeit später überfliegen wir das grosse AIDA-Kreuzfahrtschiff.

Nachdem wir eine Ehrenrunde über den anderen Orkney-Inseln gedreht haben, landen wir wieder in **Kirkwall**, wo wir wetterbedingt die nächsten 3 Tage verbringen sollten.

Wir nutzen die Gelegenheit die lokalen Sehenswürdigkeiten zu besuchen: die Highland Park Brennerei, Skara Brae das älteste Dorf (ca. 5000 Jahre), die Steine von Brodgar und Stenness und die italienische Kapelle auf Lambholm.

Schliesslich können wir endlich wieder aufbrechen. Aber da das Wetter auf den Orkneys nicht lange halten soll, streichen wir unseren Plan andere Flugplätze



der Orkney Islands anzufliegen und machen uns sofort auf den Weg nach Süden entlang der Nord-Westküste Schottlands.

Schottland Nord-West Küste und die inneren Hebriden

Die Nord-West Küste ist wunderschön, zerklüftet und fast unberührt. Sandige Strände laden zum Baden ein, wenn das Wasser nur nicht so kalt wäre.

Unser Tagesziel ist der Flugplatz **Glenforsa**. Er liegt auf der Insel Mull direkt am Wasser und man hat von dort aus eine wunderbare Sicht auf die umliegenden Inseln und Hügel.



Der wunderschöne Flugplatz Glenforsa

Nachdem der Flugplatz wegen eines kleinen Unfalls einer unerfahrenen Pilotin fast geschlossen wurde, lebt der Platz langsam wieder auf. Es gibt zwar ein paar administrative Hürden, aber im Allgemeinen kann man von Oban die Landeerlaubnis erhalten.



Inserat TC-Net



Wir treffen David, der die Landetaxe einsammelt und uns ein Auto vermietet. Somit können wir am Abend noch das ca.15km entfernte Städtchen Tobermory mit seinen bekannten farbigen Häusern besuchen. Leider ist es bereits zu spät, um die gleichnamige Whisky-Brennerei zu besuchen.

Wir übernachten direkt am Flugplatz, im sehr angenehmen Glenforsa Hotel im norwegischen Holzbaustil (www.glenforsa.com/isleofmull-glenforsahocco.html). Glenforsa ist definitiv einer der schönsten Flugplätze, die wir je angeflogen haben und sollte deswegen bei einer Reise in der Gegend auf jeden Fall als Pflicht auf dem Programm stehen.

Am nächsten Tag fliegen wir zuerst zum einsamen Flugplatz von Colonsay (EGEY) und weiter nach Islay (EGPI) zum Nachtanken.

Die GA scheint hier nicht besonders willkommen zu sein, die Prozeduren am Boden sind mühsam und kompliziert.



Der einsame Flugplatz auf Colonsay

An der westlichen Küste Schottlands sind Flugplätze mit AVGAS eher selten und so bekommen wir es hier kräftig zu spüren: Mit GBP 3.30 (also CHF 5.-!!) das



teuerste AVGAS, das wir je bezahlt haben. Wir rechnen kurz unseren Bedarf aus und tanken nur 50 Liter nach.

Auf unserem Weiterflug geht es vorbei an Gigha Island und der Isle of Arran zurück zum Festland.

Unser nächstes Ziel, der Flugplatz **Castle Kennedy** wurde wie viele andere britische Flugplätze auf einem alten RAF-Stützpunkt angesiedelt.

Für die Übernachtung fahren wir aber mit unseren Falträdern am Park vorbei direkt in das ca. 10km entfernte Stranraer.

Wales und England Westküste

Am nächsten Tag verlassen wir auf unserem Weg nach Süden Schottland und fliegen über den schönen Lake District. Die Region ähnelt stark den schottischen Highlands.

Das nächste Ziel ist **Hawarden (EGNR)**, wo es etwas günstigeres AVGAS gibt. Der Flugplatz ist quasi ein Airbus-Flughafen, an welchem die Flügel von nahezu allen Airbus-Modellen hergestellt werden.

Für einen solch grossen Flugplatz ist der Empfang aber hervorragend: die Leute sind extrem freundlich und hilfsbereit.

Als nächstes wollen wir endlich mal wieder kleinere Farmstrips anfliegen und werden dann auch mit **Knockin** fündig. Nach wenigen Minuten landen wir nach einer Erkundungsrunde auf der Graspiste des einsamen Farmstrips.

Wir fliegen weiter nach **Breidden**. Der Farmstrip liegt bereits in Wales und ist mit 500m Pistenlänge eher kurz. Der Platz wird von einem sympathischen älteren Farmer und seiner Frau verwaltet, die uns spontan zum Tee einladen.

Für die nächste Übernachtung suchen wir uns den Flugplatz **Welshpool (EGCW)** aus. Mit den Falträdern geht es in die nahegelegene Kleinstadt, wo wir wieder in einem BnB übernachten. Dort sollte man unbedingt im "Bistro 7" (www.bistroseven.co.uk) ein Bier trinken gehen und wenn möglich gleich dort essen.

Am nächsten Morgen geht es zu einem weiteren Farmstrip namens **Defford/Croft Farm**. Es gibt keine Landetaxe, aber man sollte eine kleine Spende in der Kasse im Wohnwagen hinterlegen. Das Geld wird der MAF UK



gespendet, welche weltweit in entlegenen Regionen Nahrungsmittel oder Medikamente mit Flugzeugen verteilt.

Anschliessend fliegen wir weiter nach **Berrow**, ein schöner Grasplatz (650m) mit einem Bauernhof. Neben dem Taxiway befindet sich ein 'Wasserlandeplatz' für Enten.

Der nächste Flugplatz namens **Rosemarket** ist definitiv ein Besuch wert. Wo kann man sonst mitten auf einem Golfplatz landen, neben dem Klublokal parkieren und das, ohne gleich Ärger zu bekommen.



Beim Klublokal vom Golfplatz Rosemarket

Wir tanken am nahegelegenen Flugplatz **Haverfordwest (EGFE)**, wo wir auch ausserhalb der Öffnungszeiten mit ausländischer Kreditkarte am Tankstellenautomat zahlen können.

Für die nächste Übernachtung fliegen wir zum Farmstrip **Abergavenny**, ein sehr schöner und gut gepflegter Platz. In etwa 200m Entfernung ist das edle Hotel mit Restaurant "The Hardwick" (www.thehardwick.co.uk). Unser sehr schönes modernes Twin-Zimmer und das ausgezeichnete Nachtessen kosten schliesslich GBP 230.- (2 Personen).



England Südküste

Am anderen Morgen geht es über den kleinen Farmstrip **Bowldown** weiter nach **Lee-On-Solent (EGHF)**. Der Flugplatz "HMS Daedalus" war früher ein US-Stützpunkt und wird heute vorwiegend für den Segelflug- und Microlightbetrieb genutzt.

Mit den Falträdern fahren wir nach Portsmouth, wo wir 2x übernachten wollen. Dort mieten wir auch ein Auto und besuchen am nächsten Tag das sehr schöne "Beaulieu National Motor Museum" (www.beaulieu.co.uk) in Brockenhurst.

Nach dem flugfreien Tag geht es zuerst zum Farmstrip **Laddingford**, wo uns der nette ältere Besitzer einer Tiger Moth seine spannenden Flugerlebnisse erzählt. Wir tanken noch in **Lydd (EGMD)** mehrwertsteuerfrei auf und verlassen von dort aus die britischen Inseln.

Rückreise nach Thun über Frankreich, Belgien, Deutschland

Die weitere Rückreise geht dann über Calais (LFAC) zum wunderschönen Flugplatz St. Hubert (EBSH) in Belgien, wo wir unsere letzte Nacht verbringen. Am nächsten Tag fliegen wir über Luxemburg nach Deutschland, wo wir am Flugplatz Idar-Oberstein/Göttschied (EDRG) eine Mittagspause einlegen. Schliesslich geht es dann für die Zollformalitäten über Freiburg im Breisgau (EDTF) zurück in die Schweiz nach Grenchen (LSZG).

Nach 2 Wochen und mehr als 30 Flugstunden auf 36 Flüge verteilt (Karte mit der gesamten Route → siehe Seite nebenan), landen wir wieder in **Thun**. Die Karte mit der gesamten Route auf der Seite nebenan.

Eric Kepenne + Jörg Lutz, MFGT



Flugroute



English for Aviation Niveau B1-B2

Beschreibung Sie sind Hobbypilot/in und möchten sich auf die Sprachprüfung der International Civil Aviation

Organization (ICAO), Level 4, vorbereiten. In diesem Kurs lernen Sie mit Gleichgesinnten das

nötige Vokabular und trainieren die Situationen, auf die es in der Praxis ankommt.

Inhalt Sämtliche Kommunikationssituationen, die in der Fliegerpraxis vorkommen, von den

Vorbereitungen zum Abflug bis zur Landung:

• Pre-flight checks, local conditions, delays and problems

Ground movements

Departure, climbing, and cruisingOperational situations, unusual events

· Descent, circuit joining, approach and landing

Der Unterricht basiert auf Lernmaterialien aus der Praxis, die von Fliegern und Lotsen geprüft

worden sind. Ergänzungen auf interaktiver CD fürs Selbststudium (1-2 Stunden pro

Doppellektion) sind vorhanden.

Voraussetzung Sie haben bereits Kenntnisse auf Niveau B1. Testen Sie Ihr Niveau mit dem kostenlosen

"Online-Test" und lassen Sie sich von Ihrer Klubschule beraten.

Zielgruppe Sie sind Hobbyflieger/in und müssen sich auf die ICAO-Prüfung auf Level 4 vorbereiten.

Lernziele Sie beherrschen die englische Sprache genügend, um sich auch in unvorhergesehenen oder

ungewöhnlichen Situationen, für welche die Standardphraseologie der ICAO nicht ausreicht, in natürlicher Sprache klar und effektiv mit der Flugverkehrsleitung verständigen zu können. Sie

sind damit gut auf die Sprachprüfung vorbereitet.

Abschluss Die ICAO-Prüfung wird vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) durchgeführt. Prüfungsdaten

und Gebühren finden Sie auf der Website des BAZL: www.bazl.admin.ch

Datum 20.09.2014 - 04.04.2015 / E_761017

Zeit 08:30 - 10:20 h

Wochentage Sa

Dauer 27 Kurstag(e). Total 54.00 Lektion(en) à 50 Minuten

Preis CHF 1,188.00 (zusätzlich Lehrmittel CHF 119.90)

Geringfügige Abweichungen bei den Lehrmittelpreisen sind möglich.

Durchführungsort Bernstrasse 1a, 3600 Thun

Klubschule Migros Thun

Tel. +41 58 568 94 64

Bernstrasse 1A 3600 Thun

klubschule.thun@gmaare.migros.ch

www.klubschule.ch





Reisebericht Fluglehrer-Weiterbildungskurs 2014

Schon seit längerer Zeit interessierte ich mich dafür wieder einmal einen anspruchsvollen Fluglehrer-Weiterbildungskurs zu absolvieren. Seit mehr als 15 Jahren wurden durch das BAZL aus finanziellen und organisatorischen Gründen

leider keine solchen FI-Weiterbildungskurse auf anspruchsvollen Flugzeugtypen mit Navigationsflügen im In- und Ausland angeboten.

Durch den Motorflug-Verband der Schweiz (MFVS) werden nun seit 2 Jahren wieder solche Fl-Kurse angeboten. Diese werden teilweise durch den Bund mit BV86 Geldern (Treibstoffzoll-Abgaben) finanziert. Die Kurse, welche zweimal pro Jahr stattfinden, sollen vor allem der



Kurz vor dem Abflug in Augsburg

Sicherheit und höheren Weiterbildung der Fluglehrer dienen. So habe ich mich Anfang Jahr entschieden, diesen interessanten 1-wöchigen Fl-Kurs im Juni zu absolvieren

In diesem Weiterbildungskurs standen schnelle Flugzeugtypen wie z.B. eine Beech F33 Bonanza, Piper Arrow IV, Cessna 182 RG, Piper Turbo Arrow IV und einer Mooney M20J zur Verfügung. Jeder Fluglehrer konnte zwei dieser Flugzeugtypen, welche er möglichst noch nie geflogen ist, vor Kursbeginn auszuwählen, um diese dann während den Flügen mit der entsprechenden Vorbereitung (Checklisten, AFM) kennenzulernen.

Weitere theoretische Themen in diesem Kurs waren:

- Human Performance (das Fluglehrer Schüler Verhältnis)
- Flugverfahren, Notverfahren, Flugtaktik (in Theorie und Praxis)
- Gebirgsflug (sicheres Fliegen im Gebirge in Theorie und Praxis)
- Navigation im Ausland (Fliegen unter schwierigen Wetterverhältnissen, weniger bekannte Flugplätze in Theorie und Praxis)



Die Navigationsplanung ins Ausland erfolgte kurzfristig aufgrund der aktuellen Wetterverhältnisse am ersten Kurstag. Nach dem Motto "dort wo es schön und



Flugplanung unter schwierien tschechischen Umständen im Tower Kunovice!

fliegbar ist" wird hingeflogen!
Daraus resultierte schlussendlich eine interessante
Flugroute Richtung Osten
durch Deutschland, Tschechoslowakei, Ungarn, Slowakei, Österreich und zurück in
die Schweiz. Die gesamte
Flugplanung erfolgte konventionell von Hand mit Kartensets und Minutenmassstab!

Tablets mit Air Nav Pro zur Flugroutenüberwachung wurden jeweils nur vom hinten sitzenden Fluglehrer angewendet.



Unmittelbar hinter dem Tower von Kunovice werden die Sport Cruiser bei Czech Sport Aircraft produziert.

Nachfolgend die Fluglegs welche in diesem Kurs geflogen wurden:

- 1. Flugtag: Birrfeld Augsburg rg Vilshofen
- 2. Flugtag: Vilshofen Kunovice Jakabzallas
- 3. Flugtag: "Rundflüge" in Ungarn von Jakab-zallas (Basisflugplatz) nach Sarmelek, Hertelen-dy und weitere interessante ungarische Plätze.
- 4. Flugtag: Jakabzallas Bratislava Klagenfurt
- 5. Flugtag: Klagenfurt Samedan Birrfeld

Die Crew für jedes Flugzeug bestand aus zwei Fluglehrern und meistens einem FIE. Dadurch war gewährleistet, dass jeder Fluglehrer abwechslungsweise ein ausgedehntes Leg pro

Tag in navigatorisch anspruchsvollem Gelände fliegen konnte.

Meine Legs waren Augsburg – Vilshofen, Vilshofen – Kunovice, anschliessend "Ungarnrundflüge" von Jakabzallas nach Sarmelek und Hertelendy in wunderschöner Landschaft mit vielen Wäldern, Feldern, Seen mit Flussläufen. Diese



Flugstrecken flog ich mit einer C182RG. Beim Rückflug flog ich die Legs Bratislava – Klagenfurt und Samedan – Birrfeld mit einer flotten Mooney M20J (Airspeed 140KT!)

In Samedan konnte ich gleich die erforderliche Flugplatz Einweisung mit einem Abflug Richtung Zernez und einem Anflug über Echo mit Touch and Go durch-führen. Anschliessend flogen wir in schwierigen Wetterverhältnissen mit Nordstau-Bewölkung über Zernez - Fluelapass- Davos-Strelapass - Chur - Kunkelspass - Walen-Birrfeld. Mit diesem see nach schliessendem Flug konnte ich mal richtig Gebirgsflugtaktik bei schlechten Wetterbe-



Ungarische Spezialitäten und kameradschaftliche Beziehungen werden genossen!

dingungen trainieren und erst noch über Gebirgspässe welche ich noch nicht gekannt hatte!



Dolomitengebirge im Südtirol. Der berüchtigte Nordstau macht sich langsam bemerkbar

Hugo Stähli, CFL Motorflugschule Thun Nebst dem Fliegen (rund 9h) kam auch die Kameradschaft und Geselligkeit am Abend nicht zu kurz. Erfahrungsaustausch und zwischenmenschliche Beziehungen konnten rege gepflegt werden.

Alles in allem ein sehr interessanter Weiterbildungskurs, welchen ich jedem Fluglehrer empfehlen kann.



JÜRGEN HATTE SICH AUF DER GARTENPARTY EINEN FURCHTBAREN SONNENBRAND ZUGEZOGEN.





JÜRGEN KONNTE SICH AUCH SEHR GUT MIT WORTEN WEHREN.



Der Sommer auf dem Flugplatz Zweisimmen

Auch dieses Jahr fanden auf und um den Flugplatz Zweisimmen wieder diverse Anlässe statt. Am Ferienpass im Juli konnten bei schönstem Wetter über zwanzig Jugendliche aus der Region empfangen werden. Nach dem Bereitstellen und Erklären der Flugzeuge, konnten alle Teilnehmer einen Flug über dem Obersimmental geniessen. Dies entweder im Motor- oder im Segelflugzeug.

Beim Sommer-Markt im Zentrum von Zweisimmen konnten wir uns wiederum der Bevölkerung präsentieren.

Zum zweiten Mal führten wir diesen August einen Cockpit-Schnuppertag durch. Bei sommerlichen Temperaturen konnten Interessierte unter fachkundiger Anleitung der Fluglehrer die dritte Dimension erleben. Nach der Einführung am Boden ging es zum praktischen Teil, dem Flug über. Beim gemeinsamen Grillieren am Mittag bot sich die Gelegenheit, gemeinsam zu diskutieren und Informationen über die Ausbildung und die Luftfahrt zu erhalten. Von jung bis alt stiess der Anlass auf Anklang, so konnten bis am Abend dreizehn unvergessliche Flüge durchgeführt werden.

Beni Lysser mit einem Teilnehmer des Cockpitschnuppertages



Am Hunterfest in St.Stephan durften wir wiederum mit zwei Motorflugzeugen zu Gast sein und unser Angebot präsentieren.

Harald von Siebenthal



Personalblatt (auch für Adressänderungen!)			
Name	Vorname		
Adresse			
PLZ Ort			
Tel. Privat	Tel. Geschäft		
Natel	GebDatum		
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			