

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 108 (3/15)	Seite
AEROCUB BERNER OBERLAND	
Die fliegende Agenda – Terminkalender	2
Das Wort des Präsidenten	3
Tour de Cervelat 2015	5
Vom Schnapskompass zum Garmin 1000 Version 3.0	6
SAANEN	
Flugplatzgenossenschaft will 30 Millionen Franken investieren	7
REICHENBACH	
Fluggruppe Reichenbach	
Glascockpits für die gesamte Flotte	11
Warum nicht mal Deutschland?	15
THUN	
Motorfluggruppe Thun	
Radiotelefoniekurs Deutsch mit LPC 2015	19
Gruppenausflug...und keiner ist dabei	23
Unsere aktuellen Flugschüler	24
Wettbewerb	27
Personalblatt	28

Impressum

Erscheint dreimal jährlich in einer Auflage von 390 Exemplaren

Nächster Redaktionsschluss: 15.1.2016 um 12 Uhr

Später eintreffende Beiträge werden erst in einer nächsten Ausgabe berücksichtigt!

Gesamredaktion: Barbara Gusset, Stationsstrasse 39, 3626 Hünibach

Titelblattgestaltung: Mario Gilgen

☎ Mobile: 079 510 41 69

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

10.10.2015 Tour de Cervelat
20.11.2015 AeBO-Event in Reichenbach
 „Vom „Schnapskompass“ zum Garmin 1000 Version 3.0“

Fluplatz Thun

3.10.2015 2. Arbeitstag

Redaktionsschluss nächste Aero-Info 2016

15.1.2016, 12 Uhr

**Inserat
Stockhorn**

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

Ein warmer und schöner Sommer geht bald zu Ende. Für mich und auch gemäss den Flugstunden-Statistiken, war der Sommer anscheinend schon fast zu warm, bzw. zu schön. Ich bin aber zuversichtlich, dass wir einen schönen Herbst, mit vielen Flugstunden erleben können.

Was ich jedoch in den letzten Tage (geschrieben am 24.8.2015) an Flugunfällen und Fast-Unfällen gelesen und gesehen habe, erfüllt mich mit Trauer, aber auch mit Fragen. Warum häufen sich diese Unfälle? Wie ist die Leistungsfähigkeit eines Piloten bei ca. 30 bis 40°C im Cockpit? Wann haben wir das letzte Mal den „ground roll“ berechnet? Wann habt Ihr das letzte Mal einen „max weight take-off“ gemacht? Aus dieser Überlegung und noch weiteren Gedanken haben wir entschieden, wieder vermehrt einige Gedanken und Fragen in im AeroInfo zu veröffentlichen. Dazu haben wir einen Wettbewerb ausgeschrieben, welchen Ihr weiter hinten im Heft findet.

Am 29. August 2015 fand wiederum das Hundertreffen in St. Stephan statt. Der Hunderverein Obersimmental hat wieder ein abwechslungsreiches Programm zusammengestellt.

Schon wieder steht der Herbst vor der Tür. Auch der AeBO hat zwei tolle Anlässe geplant. Am 10. Oktober findet der schon sehr beliebte Cervelat-Flugtag statt. Wir treffen uns zum Mittagessen in diesem Jahr in Reichenbach i.K.

Am 20. November findet in Reichenbach die dritte Ausgabe des Erfa-Abend 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 und schönen Herbst und many happy landings.

Euer Präsident, Marco Zürcher



Inserate TC Net

Tour de Cervelat – Samstag, 10. Oktober 2015

Die Tour de Cervelat (TdC) findet dieses Jahr bereits zum 8. 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 treten 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 Teilnehmer an der TdC aufgehoben
- Jeder Pilot fliegt ganz normal nach VFR-Richtlinien
- Als Erkennung und zum einfacheren Einweisen verwenden wir folgendes Call-Sign: beim ersten 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 in der Clubhütte der **Fluggruppe Reichenbach i.K. (LSGR)** statt. Ab 11:00 bis 14:00 Uhr wird das gemeinsame Mittagessen angeboten. Die Teilnehmer und Piloten treffen sich so nur auf einem Flugplatz für ein gemütliches Mittagessen. Auf den Flugplätzen Thun, 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 **Reichenbach i.K. (LSGR)** (Mittagessen von 11:00 Uhr 14:00 Uhr). Es wäre schön, wenn auch bei schlechtem Wetter viele Piloten und Angehörige den Weg nach Reichenbach 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

Vom „Schnapskompass“ zum Garmin 1000 Version 3.0 (dritte Ausgabe)

Gerne laden wir Euch im Namen des Aeroclubs Berner Oberland zum dritten Erfahrungsaustauschabend (Erf-Abend) zum oben genannten Thema ein.

Wir treffen uns am **Freitag, 20. November 2015 um 19:30 Uhr in den Schulungsräumen der Flugschule Reichenbach FSGR.**

Das Ziel dieser Veranstaltung ist, die Erfahrungen, welche wir bereits in den letzten Jahren 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
- Auflösung der Wettbewerbsfrage aus dem AeroInfo 3/2015 des Aeroclubs Berner Oberland

zu erhalten und gewonnene Erkenntnisse aus dem Jahr 2013/2014/2015 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 Planungerleichterung und um einen kleinen Apéro bereitzustellen, bitte ich Euch um Anmeldung bis zum 13. November 2015 per Mail an marco.zuercher@hotmail.com oder per SMS /Whatsapp an 079 651 11 22

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

Flugplatzgenossenschaft will 30 Millionen Franken investieren

Die Infrastrukturbauten auf dem Flugplatz Saanen sollen erneuert werden. Die Flugplatzgenossenschaft Gstaad-Saanenland hat an einer öffentlichen Informationsveranstaltung das Sanierungs- und Neubauprojekt, das auf 30 Millionen Franken geschätzt wird, vorgestellt.

Der Flugplatz Saanen – gebaut 1942/43 als Militärflugplatz – gehört seit dem 23. Juni 2011 der 1986 gegründeten Flugplatzgenossenschaft Gstaad-Saanenland (FGG). «1986 hat man die Piste saniert, ansonsten wurde an der Anlage nicht viel gemacht», betonte FGG-Präsident Walter Egger am Mittwochabend an der öffentlichen Informationsveranstaltung im Landhaus. Verschiedene Hangare seien baufällig und eine Erneuerung der zum Teil aus dem Zweiten Weltkrieg stammenden Infrastruktur sei deshalb dringend notwendig, so Egger.

Ein neuer Terminal

«Die Infrastruktur für den Flugbetrieb wird auf die Nordseite konzentriert», erläuterte Egger das Konzept. Damit würden auch die gefährlichen Pistenquerungen reduziert. Damit erfülle man auch eine Auflage des Bundesamtes für Zivilluftfahrt. Kernstück des vom Architekturbüro Jaggi & Partner ausgearbeiteten Projektes ist der neue Terminal. Das Gebäude befindet sich ungefähr in der Mitte der Flugpiste und ist erschlossen über die Kantonsstrasse, wie Architektin Elisabeth Wampfler erläuterte. «Das Gebäude ist gegen Süden ausgerichtet und so können wir Sonnenenergie nutzen für Licht, Strom und Wärme.» Auf der Westseite (Richtung Rougemont) sind zwei Hangare für die professionelle Helikopter-Basis geplant. Gegen Osten (Saanen) sind zwei grosse und ein kleinerer Hangar mit Drehscheiben für Flugzeuge oder Helikopter vorgesehen. «Dank den Drehscheiben können die Benutzer ihre Maschinen selber parkieren», erklärte Wampfler. In der Mitte des Gebäudes sind die Büros für die Helikopterbasis sowie für die privaten Hangare, im Erdgeschoss befinden sich das C-Büro, das Sicherheitsbüro für Zollabfertigungen und noch weitere Büros, die sanitären Anlagen sowie ein Aufenthaltsbereich für Gäste oder Passagiere und im Obergeschoss sind unter anderem die Kontrollbüros für die Flugplatzleiter. Der Terminal füge sich gut in

die Landschaft ein, betonten die Verantwortlichen. «Für das Hauptgebäude haben wir ortsübliche Satteldächer gewählt», so Wampfler. Auf dem Mittelteil gibt es eine Flachdachterrasse, die über eine Treppe zu erreichen ist. Von der Terrasse aus können interessierte Besucher den Flugbetrieb beobachten.

30 Millionen Franken

Die Kostenschätzung für das gesamte Projekt beläuft sich auf rund 30 Millionen Franken. Geht es nach den Vorstellungen der Genossenschaft sollen zwei Drittel von privaten Personen finanziert werden und die restlichen zehn Millionen Franken erwartet man von der Gemeinde Saanen bzw. weiteren öffentlichen Institutionen.

Die Suche nach potenziellen Geldgebern sei gut angelaufen, sagte FGG-Verwaltungsmitglied Marcel Bach. «Es gibt Gäste, die bereit sind, zu investieren.» Er habe bereits diverse mündliche Zusagen und er hoffe, dass bis Ende Jahr unterschriebene Absichtserklärungen über die benötigten 20 Millionen Franken vorliegen. Wie Bach weiter erwähnte, soll der Betrieb des Flugplatzes Berechnungen zufolge selbsttragend sein.

Der Gemeinderat sei dem Projekt gegenüber «wohlwollend eingestellt», sagte Gemeinderat Heinz Brand im Namen der Behörde. Die Gemeinde werde das Projekt ideell, aber auch finanziell unterstützen, «über die Höhe muss man noch diskutieren.» Nach Meinung des Gemeinderates gebe es auch noch andere öffentliche Institutionen – andere Gemeinden, der Kanton usw. – die ebenfalls ihren Beitrag leisten sollten, so Heinz Brand.

Nicht mehr Flugbewegungen

Die Erneuerung der Infrastruktur habe auf die bewilligte Anzahl Flugbewegungen keine Auswirkungen, versicherten die Verantwortlichen. «Die Bewilligung liegt bei 8200 Flugbewegungen pro Jahr», so Heinz Brand. Momentan werde dieses Kontingent nicht ganz ausgeschöpft. «Die Prognose liegt bei 6560 Flugbewegungen und damit liegen wir gut innerhalb des im SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) bewilligten Lärmkatasters», ergänzte Walter Egger.

Eine wichtige Infrastruktur

Der Flugplatz sei für die Destination eine wichtige Infrastruktur, betonte Walter

FLUGGRUPPE SAANENLAND

Egger. «Das Saanenland ist auf dem Luftweg erreichbar, das ist für eine touristische Region ein grosses Plus.» Das Saanenland lebe vor allem vom Tourismus und dieser brauche Zubringer – Bahn, Strasse oder eben einen Flugplatz, ergänzte FGG-Verwaltungsrat und Hotelier Andrea Scherz. Und weil das Saanenland unter anderem eine Destination für ein eher gehobeneres Segment sei, sei ein Flugplatz umso wichtiger. «Viele Gäste wohnen oder verbringen ihre Ferien hier, weil es einen Flugplatz hat», sagte Scherz. «Wir sollten die Gelegenheit, den Flugplatz auf Vordermann zu bringen, nicht verschlafen.»

Gstaad Saanenland Tourismus unterstütze das Projekt vorbehaltlos, betonte GST-Direktor Martin Bachofner vor den knapp 80 Anwesenden. Der Tourismus in der Schweiz stehe vor grossen Herausforderungen. «Die Schweiz war schon immer ein Hochpreisland und sie wird es voraussichtlich bleiben, Euro-Knick hin oder her.» In einem Hochpreisland könne man im internationalen Wettbewerb nur überleben, wenn man in die Leistung investiere. «Das gilt auch für den Tourismus.» Beim Flugplatz Saanen stimme das Produkt, die Leistung vom Optischen her nicht, es bestehe dringender Investitionsbedarf. «Denn nicht ein Billigtourismus wird die Lösung sein, sondern Qualitätstourismus», schloss Bachofner sein Votum.

Aber nicht alle stehen dem Projekt so euphorisch gegenüber. Als «Riesenwand vor der Nase», bezeichnete eine Anwohnerin den geplanten Terminal. «Muss das Gebäude unbedingt dort stehen?» Die Verantwortlichen von der Flugplatzgenossenschaft zeigten Verständnis für die Kritik und versprachen, mit den direkt Betroffenen im Gespräch zu bleiben. Das Projekt auf die andere Seite zu verlegen, sei aber aus verschiedenen Gründen absolut illusorisch, betonte Walter Egger.

«Das Flugplatzbeizli muss weichen», bestätigte Marcel Bach eine entsprechende Frage aus dem Publikum. Es werde im Terminal eine Verpflegungsmöglichkeit geben, in welcher Form und mit welchem Angebot sei aber derzeit noch offen.

Ambitiöser Zeitrahmen

Noch im Juni soll die Baueingabe erfolgen und die Finanzierung soll bis Ende Jahr aufgegleist sein, informierte Walter Egger zu den nächsten Schritten. Für das Baubewilligungsverfahren rechnet man im «absoluten Idealfall» mit einem Jahr. Läuft alles reibungslos, ist der Baubeginn für 2016 geplant und 2018 soll die Anlage fertig gestellt sein. «Das sind hohe Ziele, aber wir sind zuversichtlich», so Walter Egger.

Anita Moser

Bild

Glascockpit für die komplette Flotte der Fluggruppe Reichenbach

Bereits mehrmals in diesem Heft wurde berichtet, dass die Fluggruppe Reichenbach ihre zwei neuen Cessna's mit Glascockpit ausgerüstet hat. Neben diesen zwei Maschinen steht der Gruppe auch eine AT3 zur Verfügung, deren Besitzer, Bernhard Egloff, Cheffluglehrer der FGR ist. Dass nun auch bei diesem Flugzeug ein Wechsel in Richtung Glas folgen würde, war zu erwarten. Doch fangen wir etwas weiter vorne an:

Nach den nur positiven Erfahrungen mit der neuen Cessna 182, wurde vor ca. 2 Jahren auch die Cessna 172 der FGR zum Thema. Der damalige technische Chef Peter Friedli und Bernhard Egloff drückten bei den Vorstandssitzungen immer stärker auf einen Tausch der in die Jahre gekommenen C172, ein Tausch der schließlich auch geschah. Und nun konnte durch den Kauf eines neuwertigen AT3 die Umstellung der gesamten Flotte auf Glascockpit vollendet werden! Voraussetzung dazu waren die drei entscheidenden Etappen:



Cockpit der Cessna 182T mit G1000 und GFC 700 (Autopilot)

Etappe 1: Die ganze Angelegenheit begann damit, dass die FGR 2010 die Piper Turbo Arrow HB-POK mit RG gegen eine Fixgear und Nonturbo C182T ersetzen konnte und damit bei der FGR das Zeitalter des Glascockpits eingeläutet wurde. Diese Maschine ist, ohne Turbo und ohne Einziehfahrwerk, nicht weniger leistungsfähig als es die Piper Arrow war und schnell freundeten sich die Piloten mit der neuen Cessna-Steuerung an. Auch hat sich das Gesamtpaket Garmin G1000 mit dem

Autopiloten Garmin GFC 700 bestens bewährt, besonders natürlich bei der IFR Schulung und auf Langstrecken- und Auslandflügen.

Im Frühling 2014 fand Bernhard Egloff im Internet einen möglichen und geeigneten Ersatz für die C172P. Nachdem die Kaufkontakte nach Schweden führten und die Reise zur Besichtigung eigentlich schon organisiert war, entschied der Vorstand, dass die Maschine für 160'000 Euro doch zu teuer sei. Also blies Bernhard die ganze "Übung" ab! Über den Sommer war etwas Ruhe auf dem Markt, doch die alte Cessna 172 näherte sich unaufhaltsam der fälligen Motorenrevision.



Cockpit der neuen AT3 mit G500 und MPV 50

Etappe 2: Im Herbst 2014 wurde ein Handeln immer dringlicher! Bernhard fand wiederum im Internet die Cessna vom Frühjahr, nun aber zu einem wesentlich günstigeren Preis und auch viel näher zur Schweiz. Sie war inzwischen in Avignon gelandet. Bernhard bekam vom Präsident die Erlaubnis, dieses Flugzeug zu besichtigen. Also flogen Bernhard und, als Begleitung, Markus Fischer (in der Zwischenzeit Mitglied des FGR-Vorstandes) bei typischem "Egloff"-Wetter (Bernhard ist in der FGR bekannt für seine Anziehungskraft zu flugunfreundlichem Wetter) mit der HB-CLF nach Avignon. Dort wurde die quasi neue Cessna C172R ausgiebig begutachtet und viele Fotos geschossen. Und nach dem Mittagessen wurde bereits eine erste Tauschofferte vorgeschlagen. Bernhard und Markus flogen wieder nach Hause, informierten den Vorstand und die Offerte wurde nach intensiven Diskussionen konkretisiert. Nach weiteren Diskussionen und einer ausserordentlichen HV wurde der Entscheid gefällt: die HB-CLF sollte gegen die C172R in Avignon eingetauscht werden! Kurz vor Weihnachten haben dann Peter Friedli und Bernhard die HB-CLF nach Avignon überflogen. Dort wurde der Schalldämpfer der HB-CLF auf die neue HB-TLF umgerüstet, um die strengen Lärmgrenzwerte für die Grundschulung in der Schweiz zu erfüllen. Nun folgte das Erledigen des Papierkrams, was den techni-

schen Chef Peter Friedli fast zur Verzweiflung brachte und eine lange Zeit mit Warten bis die HB-TLF via Grenchen die Zulassung erhielt und die FGR die zweite Maschine mit G1000 in Betrieb nehmen konnte! Im Übrigen: die neue Immatrikulierung hat nichts mit Tanklöschfahrzeug zu tun! Der Vorschlag dieser Buchstaben kam seitens des FGR Fluglehrers "JP" (Hanspeter) Wenger, der damit eine leicht zu merkende Kombination von CLF auf TLF einführen liess.



Cockpit der Cessna 172R mit G1000

Etappe 3: Inzwischen näherte sich die AT3 HB-SFN von Bernhard ebenfalls unaufhaltsam dem Motorenwechsel. Auch liess das Cockpitlayout ohne VOR keine vollständige PPL-Schulung zu. Bernhard hat alsdann im Netz eine neuwertige AT3 gefunden und dank eigenen Finanzhilfen den Handel abschliessen können. Die neue Maschine ist mit einem Glascockpit mit G500 und MPV 50 für die Motorüberwachung ausgerüstet und auch für Night-VFR zugelassen. Seit Mitte Juni ist diese Maschine in Reichenbach im Einsatz.

Damit ist die 3. Etappe zur Umstrukturierung der Flotte Fakt geworden. Am 12. August wurde die "alte" AT3 HB-SFN nach Holland zu einem neuen Besitzer überflogen. Damit ist auch die Diskussion um die zur Verfügung stehenden Hangarplätze in Reichenbach wieder geregelt. Die damit zu Ende gehende Umrüstung der FGR-Flotte auf neueste Flugzeuge nimmt ein glückliches Ende, auch wenn es von den, am "Projekt" beteiligten Personen zeit-weise den einen oder anderen Nerv und viel Geduld gekostet hat. Die Fluggruppe freut sich gemeinsam mit Bernhard und seinem Flugzeug auf schöne Freizeitflüge sowie interessante Ausbildungsstunden auf den drei mit Glascockpit ausgerüsteten Maschinen.

Remy Supersaxo und Bernhard Egloff



Inserate

Swisslife / Inserat A&I



Warum nicht mal Deutschland ?

Interessanterweise wird Deutschland von Schweizern nicht unbedingt als Feriendestination erwähnt und ausgewählt. Doch hat unser nördliches Nachbarland viele versteckte und bewundernswerte Schätze. Und wenn man diese noch in Kombination mit einer Flugrundreise besuchen kann, bleiben Ferien dort bestimmt unvergesslich. So geschehen im Juni mit der Cessna 182 der Fluggruppe Reichenbach mit seiner Crew Pascal Collet und Remy Supersaxo, beide in Begleitung ihrer Ehefrauen. Die Strecke führte über Aalen, Dresden, Waren im Mecklenburger Grossseeland, über die Insel Rügen nach Lübeck und zuletzt nach Roskilde (DK) zu Weitergabe der Cessna an die nächste Crew der Fluggruppe, welche weiter nach Norden fliegen ging, bis zum Nordcap!

Mit Jule zu Seiten Pascals, gebürtige Deutsche aus der Region Erfurt und erfahrene Reiseorganisatorin, war der Erfolg des geplanten Ausfluges garantiert. Ihre Kenntnisse in der optimalen Hotel-, Restaurant- und Mietautobuchung erlaubte es den anderen Teilnehmer, gemütlich die Reise zu geniessen und sich praktisch ausschliesslich der Flugvorbereitung und dem Reiseflug zu widmen.

Als das Wetter in der Schweiz langsam nach Sommer Ausschau hielt, starteten wir von Reichenbach Richtung Grenchen für die Zollformalitäten, die wir terminmässig nicht mehr in Reichenbach hatten organisieren können. Von Grenchen führte es uns südlich vom gross angelegten Zürcher Luftraum Richtung Koblenz am Bodensee, weiter zu einer ersten Landung in Deutschland, dem Flugplatz Aalen. Die Voice in Englisch funktionierte bestens, auch wenn zwischendurch ein paar deutsche Begriffe den Funkspruch ergänzten. Von dort ging es weiter nach Dresden, wo wir vom Tower bestens eingewiesen wurden, insbesondere als das Wetter noch nicht viel taugte und der Seitenwind aus Westen noch heftig über die Piste blies.

In Dresden verbrachten wir zwei Tage, um die interessanten und historischen Bauten ausführlich zu bestaunen. Eine Führung durch die Semper Oper mit seinen spannenden Bau-, Feuersbrunst-, Kriegs und Wiederaufbau-geschichten



Komplett neu restauriert und wieder aufgebaut: das Quartier um die Frauenkirche, auch Friedenskirche genannt.

liessen wir uns nicht entgehen. Auch die komplett neu wieder aufgebaute, imposante Frauenkirche mit ihrer architektonischen Höhe von 91m und dem lieblichen und nicht endenden barocken Interieur fesselten unsere Blicke und brachten uns zum Staunen. Und wer es mit der Kunst weniger mag, der konnte sich am technisch hochinteressanten Leichtbau des Hauptbahnhofes ergötzen. So viele weitere historische Schätze auf einem Platz, alles in Dresden, das überzeugte uns, irgendwann wieder hierher zu fahren oder besser zu fliegen, natürlich!



**Dresden, die sehenswerte historische Stadt wartet auf unseren nächsten Besuch!
Bild rechts: Die Semper-Oper, Wahrzeichen von Dresden**

Nach dem grossen Haxenschmaus im Rathauskeller, oder wie auch immer das Etablissement hiess, beschliessen wir am nächsten Tag weiter nach Waren, an einem der grossen Mecklenburger Seen, zu fliegen. Nach der Landung auf dem Grasfeld des lokalen Flugclubs, bei dem wir ganz sympathisch mit Hund und Katze empfangen wurden, ging es weiter zum gemütlich angelegten Schlosshotel am Tiefwareensee.



Schlosshotel in Waren nach der Landung auf dem Grasflugfeld



Binz, typischer Ostsee Kur- und Badeort auf Rügen

Von Waren flogen wir weiter auf die Insel Rügen an der Ostsee, ehemals von der DDR als sozialistisch "fürstlich" gepriesener Bade- und Ferienort auf der grössten Insel Deutschlands. Dort mieteten wir ein Auto und genossen es, fast wie Pensionierte die Badeorte auf der Insel zu besuchen und aus Wettergründen die Tee- und Kaffeestuben zu besuchen. Auch liessen wir die

weissen Kreidefelsen am Königsstuhl und den Leuchtturm vom Kap Arkona nicht aus. Und nur so nebenbei gesagt, auch hier übernachteten wir in einem frisch renovierten, reizenden Schlosshotel und das zu ganz moderaten Preisen. Und



Luft- und Bodenansicht des Schlosshotels Ranzow in Lohme (Rügen) mit wunderschöner Golf- und Appartementanlage (www.hotel-schloss-ranzow.de)



das Essen dort übertraf alle unsere Gourmet-Erwartungen. Wenn wir von Golf etwas verstanden hätten, hätte ich bestimmt den 18-Loch Parcours erkundet.

Am letzten Flugtag wollte das Wetter unsere Routenwahl in Frage stellen. Doch dank hervorragender Betreuung von Bremen-Info, dank unserem Garmin 1000 und unseren Jeppesen Mobile Flite Deck VFR (Navigations- und Flugplanungssystem für iPad) war es nicht allzu schwer, trotz heftigen Winden und tiefliegenden, nassen, ja sehr nassen Wolken, den Weg nach Lübeck und weiter nach Roskilde in Dänemark zu finden. Dort wartete bereits unser

Pilotenkollege mit seiner Frau auf die Cessna, um den Weiterflug Richtung Nordkap in Angriff zu nehmen. Da sie von der Schweiz mit dem Auto hierher gefahren waren, war es nur logisch und auch ein Vergnügen mit ihrem Wagen die Heimreise mit weiteren Zwischenstops in Deutschland, diesmal aber auf dem Boden, anzutreten und die sehenswerten Städte wie Lübeck, Wuppertal, Linz am Rhein, Koblenz und Freiburg im Breisgau ausgiebig zu besuchen.



Lübeck, Altstadt inmitten der Wallanlage

Auch diese Auslandsflugreise wird lange in Erinnerung bleiben und dank der Digitaltechnik können wir hunderte und weitere hunderte von Fotos immer wieder anschauen, vergrößern, kopieren, weiter twittern, facebookern und nicht aufhören zu genießen, usw., usw.

Remy Supersaxo



RADIOTELEFONIE-KURS „DEUTSCH“ mit LPC 2015

Der Radiotelefonie-Kurs richtet sich an Piloten, welche noch keinen Radiotelefonie-Eintrag in der Lizenz besitzen.

Für Piloten, welche den englischen RTF Eintrag haben, wird ein gekürztes Programm angeboten.

Der RTF-Kurs mit Language Proficiency und abschliessender Prüfung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt, findet an folgenden Tagen statt:

Teil 1: Theorie (Grundkurs RTF)

Ort: Theorielokal Flugplatz Reichenbach

Tag	Datum	Zeit	Bedingung
Sonntag	15.11.15	1400-1800	Teilnahme für alle Kandidaten, die KEINE Englische RTF haben obligatorisch!
Sonntag	22.11.15	1400-1800	Teilnahme für alle Kandidaten obligatorisch.

Teil 2: Praxissession

Ort: B-Büro Flugplatz Thun

Tag	Datum	Gruppe 1	Gruppe 2
Dienstag	24.11.15	1800-2000	2000-2200
Donnerstag	26.11.15	1800-2000	2000-2200
Samstag	28.11.15	0900-1200	1230-1530
Dienstag	01.12.15	1800-2000	2000-2200
Donnerstag	03.12.15	1800-2000	2000-2200
Sonntag	06.12.15	1300-1600	1600-1900
Mittwoch	09.12.15	1800-2000	2000-2200
Samstag	12.12.15	Zeit nach Absprache	Zeit nach Absprache
Sonntag	13.12.15	Reserve	Reserve

Prüfung BAZL in Zürich (empfohlen)	Di. 15. / Mi. 16. Dezember 2015
Prüfung BAZL in Bern (Option)	Mi. 16. Dezember 2015



- Kursverantwortung:** CFI Hugo Stähli / hugostaehli1@vtxfree.ch
Tel.: 031 344 42 91
- Kursleitung / Kontakt:** Dagmar Hollerer / hollerer@bluemail.ch
Tel.: 078 684 30 60
- Theorielokal:** **RTF-Grundkurs** im Theorielokal der Flugschule Reichenbach
Praxis im B-Büro Flugplatz Thun
- Theoriematerial:** VFR VOICE Switzerland: Jeder Teilnehmer bestellt seinen Ordner bitte selber unter www.vfr-voice.ch
RMK: Ältere Ordner können problemlos verwendet werden. (der Ordner beinhaltet die englische UND die deutsche RT)
VFR Manual aktuell, ICAO Karte CH, Schreibzeug, Seitenmarker
- Kurskosten:** RTF-Grundkurs à 2 Theorie- und 8 Praxissessionen: (inklusive 1 Praxissession zusätzlich, wenn notwendig): **Fr. 850.-**
Teilnehmer **mit** englischer Radiotelefonie: **Fr. 500.-**
Die Kurskosten sind am **ersten Kurstag** bar zu bezahlen!
- Bemerkungen:** Voraussetzung für den Kursbesuch: **Keine**
Jeder TN muss an allen 8 Praxiseinheiten (Gruppengrösse = 3-4 TN) teilnehmen.
TN, die bereits die englische RTF haben müssen an 5 Praxis- einheiten teilnehmen.
Daten nach Absprache mit Dagmar Hollerer
Die Gruppeneinteilung erfolgt am Theorie-Sonntag, **15.11.2015** je nach Anzahl Teilnehmer.
- Garantie:** Wir übernehmen **keine** Garantie für einen Prüfungserfolg. Dieser ist abhängig von eigener Motivation und eigenem Lerneinsatz!



Ich melde mich definitiv für den Radiotelefonie-Kurs DEUTSCH an
Anmeldeschluss: **25. September 2015**

Anmeldung schriftlich mit ausgefülltem Formular an:

Hugo Stähli Schadaustrasse 5, 3604 Thun per Post oder
eingescannt an hugostaehli1@vtxfree.ch

*Die Anmeldung und Durchführung des Kurses wird **per E-Mail zurück bestätigt***

Name, Vorname:

Strasse: PLZ, Ort:

Tel. P: Tel. G:

Mobile:

E-Mail:

Datum:

Unterschrift:

Inserat
Flugschule Diemtigtal



**Inserate
HOPE**



Gruppenausflug ... und keiner ist dabei

Der Blick im ResAir zeigte unter Ausflüge drei Tage vor dem Tag X, dass sich noch kein Pilot für den Anlass angemeldet hatte. Und dann geschah das Unerwartete. Am Samstagmorgen fanden sich drei Piloten für diesen Gruppenevent auf dem Flugplatz Thun ein. Es sei an dieser Stelle doch zugegeben, dass sich Jürg Blumenstein, Philippe Seiler und Richard Stamm im Voraus kurzfristig abgesprochen haben. Beim Briefing für den Tagesablauf einigten wir uns rasch aufgrund der schlechteren Wetterverhältnisse im Osten auf eine kurze Reise in die Westschweiz: Thun – Bressaucourt – Yverdon – Thun.

Die Aufteilung der einzelnen Legs war flugs vollzogen, so konnte jeder beim Kafi im Beizli seinen Flug vorbereiten. Der Start in Thun erfolgte auf dem RWY 14, dann über dem Thunersee die notwendige Höhe erreichen, um für den Durchflug durch die TMA Bern bereit zu sein. Die Clearing to cross wurde auch prompt erteilt, so dass wir praktisch im Direktflug unsere erste Destination in der Ajoie anpeilen konnten. In Bressaucourt mussten nur wir Piloten nachtanken. Für Gesprächsstoff unter Gleichgesinnten war gesorgt. Der Weiterflug nach Yverdon führte uns über die Franches Montagnes, dann am Chasseral vorbei zum Neuenburgersee, welchem wir auf der östlichen Seite längs der TMA Payerne entlang flogen. In Yverdon haben wir dann das Mittagessen eingenommen, Filet de perches „Michel“, Sauce Tartare, Meunière frites et salade verte. Es war hervorragend, das Restaurant ist wirklich empfehlenswert, so als Geheimtipp.

Für den Rückflug wählte der Pilot die direkte Linie über FRI VOR nach Thun. Jeder von uns hat so eine halbe Stunde als PIC verbracht, doch alle haben drei unvergessliche Flüge erlebt. Auch für uns Piloten ist zu empfehlen, als PAX einmal auf der hinteren Sitzreihe Platz zu nehmen. Dies gibt eine ganz neue Aussichtsperspektive und vor allem fühlen sich die Bewegungen des Flugzeuges hinter dem Schwerpunkt anders an. Versucht's mal!

Ein PIC

Unsere aktuellen Flugschüler

Lukas Kaltenrieder **Interlaken, Jg. 1981**

- Beruf:
- Qualitätssicherung der Rohmaterialien in der Pharmaindustrie Laboratorium Bichsel
 - Inhaber Motorbootfahrschule Neuhaus
 - Seerettungsdienst Thunersee



- Hobbies: Gleitschirmfliegen, Reisen, Wassersport (Segeln, Wakeboard, Motorboot, Tauchen), Klettern, Motorradfahren, Gitarre, Fitness

Warum Fliegen: Bereits in sehr jungen Jahren interessierten mich Luftfahrzeuge enorm. Im Alter von 6 Jahren durfte ich das erste Mal mit einem Heissluftballon mitfliegen. Meine Begeisterung, den Erdboden unter mir zu lassen, hält bis heute an. Einige Jahre später absolvierte mein Onkel in Reichenbach die PPL-Lizenz, somit durfte ich die ersten Flüge im Motorflugzeug geniessen. 2007 lernte ich das Gleitschirmfliegen, meinen Traum der PPL-Lizenz begann ich letztes Jahr umzusetzen. Unterstützt durch Hugo Stähli, genieesse ich die praktische Ausbildung in der Motorfluggruppe Thun.

Heidi Brügger **Thun, Jg. 1989**

- Beruf: Elektroingenieurin

- Hobby: Fitness, Lesen

Warum Fliegen: Als Familienausflug ging es 2004 an die Air04, da hat mich die Faszination Fliegen gepackt. Ich habe danach aber primär meine beruflichen Ziele verfolgt, das Fliegen aber nie ganz vergessen. Nun ist der richtige Zeitpunkt gekommen um selbst in die Lüfte zu steigen.



Fabian Engel Thun, Jg. 1992

Beruf: Polymechniker, Halter AG Frutigen

Hobby: Modellfliegen, Musik, Gitarren spielen,
Velofahren



Warum Fliegen: Da ich seit meiner Kindheit Modellfliege, hat mich das Fliegen schon immer fasziniert. Und es war immer ein Traum selber ein richtiges Flugzeug zu steuern.
Da ich fast direkt am Flugplatz Thun wohne, war es für mich von Anfang an klar, die praktische Ausbildung in Thun zu absolvieren. Mit meinem Fluglehrer, Markus Ammon, arbeite ich nun daran meinen Traum zu erfüllen.

Yannick Zurbuchen Matten, Jg. 1994

Beruf: Polymechniker EFZ bei der BLS AG
in Bönigen

Hobby: Aviatik, Tauchen, Mountainbike



Warum Fliegen: Das erste Mal kam ich mit 10 Jahren in Kontakt mit der Aviatik, in Form von Modellflugzeugen. Vor 2 Jahren wurde mir dann bewusst, dass ich in die richtige Aviatik einsteigen wollte und ich begann mich für den Beruf Linienspilot zu interessieren.
Als ich im Sommer 2014 meine Ausbildung zum Polymechniker beendet hatte, meldete ich mich sofort bei Sphair an und konnte 2 aufregende Wochen erleben. Im Winterhalbjahr 14/15 schloss ich die PPL-Theorie in Reichenbach mit Erfolg ab. Seit Mitte Mai fliege ich nun in Thun und bin aktiv an meiner PPL dran. Mein Ziel ist es, die PPL bis in diesem Herbst „in der Tasche“ zu haben. In Kürze werde ich mich bei der Swiss Aviation Training bewerben und dieses tolle Hobby hoffentlich zu meinem Beruf machen.



**Inserate
Wasner, Wymann,
Jost Druck**

Wettbewerb AeroInfo 3/2015

Gewinne ein Ausflug für zwei Personen von Mülönen im Kandertal auf den Niesen und zurück

Wie vorne im Wort des Präsidenten angetönt, haben wir im Vorstand entschieden, das AeroInfo weiter auszubauen.

Aufgabe:

Pressure Altitude und Density Altitude sind für folgende Angaben zu berechnen:

- Flugplatzhöhe 5500 Fuss ü. M.
- Temperatur 32°C
- QNH 1015 hPa

Was bedeutet das auf die Leistung des Flugzeuges? (Bitte mit Lösungsweg)

Zudem stellt sich die Frage, wie viel sich der „ground roll“ bei optimaler Flaps-Stellung und -Wahl Deines Flugzeuges, bei maximalem Startgewicht, bei null Wind verlängert.

Wäre es erlaubt, bei diesen Bedingungen im Notfall gleich wieder bei null Wind zu landen.

Antworten sind einzusenden bis am 15. November 2015 per Mail an marco.zuercher@hotmail.com

Die Antworten werden anlässlich des Abends „vom Schnapskompass zum Garmin 1000“ besprochen und der Sieger gemeinsam eruiert.

Wir freuen uns auf rege Beteiligung.

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 ? <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein			
Bemerkungen: z.B. Mitgliednummer MFGT, weitere Vereine, usw.			
Tätigkeitsgruppen FVT	... seit	aktiv	passiv
<input type="checkbox"/> Motorfluggruppe Thun		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Segelfluggruppe Thun		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Modellfluggruppe Thun		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Bücker Fan Club		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> GOST		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einsenden an: Mitgliedersekretär Flugplatzverein Thun FVT Marcel Blaser, Sandrainstrasse 1, 3122 Kehrsatz E-Mail: marcel_blaser@bluewin.ch			
Tätigkeitsgruppen AeBO	... seit	aktiv	passiv
<input type="checkbox"/> Fluggruppe Saanenland		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Alpine Segelflugggrp. ASGZ		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Fluggruppe Obersimmental		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Fluggruppe Reichenbach			
<input type="checkbox"/> Direktmitglied AeBO			
Datum	Unterschrift		
Einsenden an: Mitgliedersekretär AeroClub Berner Oberland Hans Eicher, Lärchenweg 2, 3700 Spiez, E-Mail: hans.eicher@sunrise.ch			