

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 112 (1/17)	Seite
AEROCLUB BERNER OBERLAND	
Die fliegende Agenda – Terminkalender	2
Einladung zur Delegiertenversammlung 2017	3
Jahresbericht des Präsidenten 2016	4
Adressen Aero Club Berner Oberland	6
SAANEN	
Fluggruppe Saanenland	
Der Traum vom Fliegen ist in allen von uns	7
Buchvorstellung	9
THUN	
Flugplatzverein Thun	
Einladung zur Hauptversammlung 2017	11
Jahresbericht des Präsidenten 2016	12
Rundflüge mit der JU-52 ab Thun	14
Motorfluggruppe Thun	
Einladung zur Hauptversammlung 2017	15
Jahresbericht des Präsidenten 2016	16
Refresher 2017	19
GOST	
Einladung zur Hauptversammlung 2017	20
Jahresbericht des Präsidenten 2016	21
Oldtimerflugzeugtreffen Hahnweide	24
Mit der TwinBee zurück in die USA	27
ZWEISIMMEN	
Erfolgreiche Flugprüfung von Jérôme Speiser	31
Personalblatt	32

Impressum

Erscheint dreimal jährlich in einer Auflage von 390 Exemplaren

Redaktionsschluss: 21.4.2017, 25.8.2017 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: gusset.barbara@bluewin.ch

Die fliegende Agenda

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

AeroClub Berner Oberland

31.3.2017	Delegiertenversammlung AeBO
14.10.2017	Tour de Cervelat 2017

Hauptversammlungen 2017

17.02.2017	GOST
03.03.2017	Motorfluggruppe Thun
10.03.2017	Flugplatzverein Thun
24.05.2017	Fluggruppe Saanenland

Thun

27.02.2017	Refresher
09.03.2017	Refresher

Redaktionsschlüsse Aero-Info 2017

21.4.2017, 12 Uhr
25.8.2017, 12 Uhr

**Inserat
Stockhornbahn**

Fehlt ein Termin?

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

Einladung zur Delegiertenversammlung des AeBO 2017

DATUM / ZEIT : Freitag, 31. März 2017 von 19.30 bis ca. 21.00 Uhr

ORT : Landgasthof zum Bären, 3711 Mülmen

TEILNEHMER : Vorstand und Delegierte des AeBO

TRAKTANDEN

1. Begrüssung der Teilnehmer
2. Wahl des Stimmzählers
3. Protokoll der Delegiertenversammlung 2016
4. Jahresbericht des Präsidenten 2016
5. Jahresrechnung 2016
6. Décharge-Erteilung an den Vorstand
7. Tarife 2017
8. Budget 2017
9. Anträge
10. Wahlen:
- Wahl der Rechnungsrevisoren
11. Tätigkeitsprogramm 2017
12. Verschiedenes

Mit freundlichen Grüssen
Der Präsident



Marco Zürcher

9. Jahresbericht des AeBO-Präsidenten 2016

Der AeBO hat sich auch im Jahr 2016 wieder weiterentwickelt und steht als Dachverband der Flugplätze Thun, Reichenbach i.K., Zweisimmen und Saanen gefestigter denn je da.

2016 konnten wir wieder viele schöne Erlebnisse im Bereich der zivilen privaten Aviatik erleben. Auch der AeBO war wiederum an diversen Anlässen präsent oder hat diese direkt organisiert.

Am 15. Oktober 2016 starteten wir zu einer weiteren Ausgabe des Cervelat-Flugtages. Dieses Jahr trafen wir uns zum Mittagessen in Zweisimmen. 2016 war der Wettergott ein Fliegerfan und so konnten wir uns mit Flugzeug in Zweisimmen einfinden. Ganz herzlichen Dank hier an die Organisatoren und natürlich auch fürs Znüni in Reichenbach ganz herzlichen Dank. Wir freuen uns auf eine sonnige TdC 2017, welche am 14.10.2017 stattfinden wird. Also jetzt schon den Termin im Kalender notieren.

Bereits am 18. November 2016 konnten wir unseren nächsten Anlass des AeBO erfolgreich durchführen. Unter dem Titel „vom Schnapskompass zum Garmin 1000 Version 4.0“ trafen sich fast 30 Piloten in Reichenbach auf dem Flugplatz zu einer spannenden Erfahrungsaustauschrunden. Das Thema hat auch in diesem Jahr bewegt und wir konnten in lockerem Rahmen einige interessante Gedanken zur „digitalen Fliegerei“ austauschen. Natürlich haben wir wiederum die „feinen Guetzli“ von Remys Gemahlin geniessen dürfen. Auch hier wiederum einen grossen Dank für die Organisation.

Auch in Zweisimmen tat sich einiges. Nach dem Verlust des HB-WAS Ikarus und dem Groundig von Knaggsi (Motorsegler), haben sich die ASGZ (Alpine Segelfluggruppe Zweisimmen) und die MFGO (Motorfluggruppe Obersimmental) zusammengefunden und eine neuen Motorsegler Typ Supber Dimona HB-2297 gekauft. Dieses Flugzeug wurde im Frühling 2016 durch keine geringere als die Ski Rennfahrerin Dominique Gisin (PPL Pilotin) getauft. Selber habe auch ich auf dieses Flugzeug umgeschult und kann Euch einen Flug ans Herz legen.

Unser Informationsmagazin Aero-Info wurde wieder planmässig versendet. Ich danke hier allen welche sich die Zeit genommen haben und spannende und tolle

Artikel schrieben. Ganz spezieller Danke geht auch hier an unsere Redaktorin Barbara Gusset, welche jedes Mal einen riesigen Einsatz leistet, um dieses Heft zu gestalten und zu redigieren. Zusätzlich möchte ich den Inserenten ganz herzlich für die Inserate in unserem Magazin danken. Nur durch die grosszügige Unterstützung können wir das Aero-Info erstellen. Bitte berücksichtigt auch beim nächsten Kaufentscheid unsere Partner.

Ich ermuntere Euch, weiterhin Artikel fürs Aero Info zu schreiben und diese zeitgerecht an unsere Redaktorin zu senden. Der Einsendeschluss ist jeweils auf der ersten Seite aufgeführt.

Der AeBO startet ins zehnte Jahr und der Vorstand hat schon wieder einiges für die neue Saison geplant.

Sannen 19. Januar 2017

Euer Präsident, Marco Zürcher

**Inserat
A&I Insurance**

Adressen Aero Club Berner Oberland

Adressänderungen sowie Ein- und Austritte der Tätigkeitsvereine bitte immer an Marcel Blaser melden.

Funktion	Mitglied	Adresse	E-Mail
Präsident AeBO	Marco Zürcher	Schwandstrasse 1, 3634 Thierachern	marco.zuercher@hotmail.com
Vize-Präsident AeBO	Hans Fuchs	Rosenbergstrasse 123a, 8212 Neuhausen a.R.	famfuchs@bluewin.ch
Mitgliedersekretär AeBO	Marcel Blaser	Sandbühlstrasse 1, 3122 Kehrsatz	marcel_blaser@bluewin.ch
Redakteurin AeBO	Barbara Gusset	Stationsstrasse 39, 3626 Hünibach	gusset.barbara@bluewin.ch
Revisor AeBO	Andreas Bangerter	Freiestrasse 69, 3800 Interlaken	abangerter81@gmail.com
Revisor AeBO	Harald von Siebenthal	Bissenstrasse 52, 3780 Gstaad	haraldvs@gmx.net
Präsident Motorfluggruppe Thun (MFGT)	Alexander Harte	Hofachernweg 5, 3700 Spiez	alexander.harte@ruag.com
Präsident Segelfluggruppe Thun (SGT)	Daniel Obrist	Honeggweg 6, 3612 Steffisburg	berger.obrist@bluewin.ch
Präsident Gruppe für Oldtimer- und Selbstbauflugzeuge Thun (GOST)	Heinz Lang	Mösli 14, 3111 Tägertschi	hlang@bluewin.ch
Präsident Bucker Fan Club Thun (BFC)	Peter Züblin	Kirchmätteliweg 5, 3653 Oberhofen	zueblin@bluewin.ch
Präsident Modellfluggruppe Thun (MGT)	Jürg Blatter	Zelgstrasse 4, 3612 Steffisburg	juerg.blatter@blatterelectronic.ch
Präsident Fluggruppe Reichenbach (FGR)	Remy Supersaxo	Bürgstrasse 55, 3700 Spiez	r.supersaxo@bluewin.ch
Präsident Motorfluggruppe Obersimmental (MFGO)	Harald von Siebenthal	Bissenstrasse 52, 3780 Gstaad	haraldvs@gmx.net
Präsident Alpine Segelfluggruppe Zweisimmen (ASGZ)	Rudolf Müller	Äussere Gasse 11, 3770 Zweisimmen	mueller.bach@bluewin.ch
Präsident Fluggruppe Saanen (FGS)	Robert Möhl	Im Schönnengrund 16, 8303 Basserdorf	rhmoehl@bluewin.ch

«Der Traum vom Fliegen ist in allen von uns»

Die FGS feiert dieses Jahr ihr 30-jähriges Bestehen. Dies nahm sie zum Anlass, ein spannendes Buch über die Fliegerei im Saanenland zu publizieren: «Come up – touch down: Geschichte und Geschichten zur Fliegerei im Saanenland».

«Das Buch ist blau. Und ich erzähle Ihnen jetzt eine Geschichte – ich erzähle Ihnen das Blaue vom Himmel», leitete Autor Lukas Kappenberger ironisch in sein Referat anlässlich der Buchvernissage. «Blau symbolisiert für mich den Himmel, die Ferne und die Unendlichkeit», sinnierte er. Wenn man im blauen Himmel fliege, so sei das totale Entspannung, Stille und Frieden.

«Der Traum vom Fliegen ist in allen von uns», betonte Lukas Kappenberger. Und auf Anfrage sagte er: «Das Fliegen bedeutet für mich die Realisation eines Traums.» Wenn man abhebe, könne man viele Probleme hinter sich lassen, und wenn man wieder aufsetze, komme man in die Realität zurück.

Der Traum in Saanen

Weil der Kranich im Saanen-Wappen ist, habe man hier wahrscheinlich schon lange vom Fliegen geträumt, schmunzelte Lukas Kappenberger. Das Saanenland kam vor knapp 100 Jahren erstmals in Berührung mit Flugobjekten. Auf den ersten Seiten im Buch «Come up – touch down» steht, dass ein Ballon 1921 erstmals im Saanenland gelandet sei. «Ein Militärballon auf Freiflug setzte bei der Wandfluh im Meielsgrund ab», heisst es. Aus einem Zitat aus der «Aero-Revue» vom 25. April 1922 geht hervor, dass dies ein abenteuerlicher Flug gewesen sein muss. Lukas Kappenberger erzählte den zahlreichen Aviatikfreunden, dass im gleichen Jahr die Sektion Aero-Club Mittelschweiz im Saanenland einen Anfängerkurs für motorlose Flüge im Saanenland durchführte. Dies hätten die hiesigen Hoteliers zum Anlass genommen, einen Wettkampf von motorlosen Fluggeräten zu organisieren. Obwohl die Anfänge des Fliegens im Saanenland auf diese Zeit zurückgehen, wurde die FGS erst 1987 gegründet.

Dreissig Jahre, eigentlich zu wenig zum Feiern

Die Buchvernissage von «Come up – touch down: Geschichte und Geschichten zur Fliegerei im Saanenland» fand passenderweise in einem Hangar statt.

Gastrecht gab die Datensicherungsgesellschaft Mount10 im Neubau beim Flugplatz in Saanen. Im Hangar stand denn auch eine Piper C3-L4 Cub, das erste Flugzeug der FGS.

«Eigentlich sind dreissig Jahre zu wenig lange, um schon zu feiern», sagte Röbi Möhl, Obmann der FGS, zu den zahlreich anwesenden Aviatikfreunden. Doch seien die Gründungsmitglieder noch anwesend und das Gedankengut vorhanden, deswegen sei es den Mitgliedern wichtig gewesen, das Buch zu veröffentlichen. Ernst von Grünigen, der erste Präsident der FGS, habe den Aufbau der Gruppe stark geprägt. «Er war der grosse Förderer.» Nach dem Kauf der Piper habe man, um finanziell auf gesunden Beinen zu stehen, total rund 200 Flugstunden pro Jahr absolvieren müssen. Diese hohe Zahl zu erreichen, sei aber immer eine Herausforderung geblieben. Und so habe man die Idee verfolgt, gewerbsmässige Flüge anzubieten, was wiederum mit viel Aufwand verbunden gewesen sei. «In diesem Stadium, als wir gewerbsmässige Flüge angeboten haben, hätten wir uns mit einer kleinen Fluggesellschaft vergleichen können», schmunzelte Röbi Möhl. Bis 2001 habe man für die gewerbsmässigen Flüge eine Zusammenarbeit mit Zweisimmen gepflegt. Schliesslich habe man die Flugzeuge wegen finanzieller Probleme verkaufen müssen. Trotzdem sei die Fluggruppe nicht auseinandergefallen. Die aktuell 24 Mitglieder treffen sich heute, um zusammenzusitzen und über die Aviatik zu plaudern. «Wir haben zwar keinen Flieger mehr, aber wir haben ein gutes Verhältnis.»

Walter Egger von der Flugplatzgenossenschaft ging auf die Geschichte des Flugplatzes ein, der 1942 vom Militär erstellt wurde. Sein Hauptaugenmerk fiel aber auf den positiven Ausblick in die Zukunft. Die dezentralen Betriebsgebäude sollen nächstes Jahr durch einen zentralen Neubau ersetzt werden, sofern die Finanzierung steht.

Grosses Interesse

Das Aviatik-Buch stiess an der Vernissage auf sehr grosses Interesse. Mehrere Pressevertreter von Aviatikzeitschriften fanden neben Familienmitgliedern, Freunden und Aviatikfans den Weg nach Saanen. Beim Verkaufsstand bildete sich eine lange Schlange, wo Lukas Kappenberger für jeden eine persönliche Widmung ins Buch schrieb.

Blanca Burri

Das Buch

«Come up – touch down: Geschichte und Geschichten zur Fliegerei im Saanenland» lüftet die letzten Geheimnisse des einst streng geheimen Flugplatzes in Saanen.

Drei Ereignisse, schon fast Meilensteine, kamen 2016 zusammen: das 30-Jahre-Jubiläum der Fluggruppe Saanenland des Aero-Clubs der Schweiz, 75 Jahre Flugplatz Saanen und fast 100 Jahre Aviatik im Saanenland. Diese sind Anlass zu einer Rückschau über die Fliegerei im Saanenland.

In Erinnerungen und alten Dossiers finden sich Informationen und Geschichten, die aufzeigen, wie und warum der Flugplatz entstanden ist. Seine Bedeutung im militärischen Umfeld des Zweiten Weltkrieges und in der Zeit des Kalten Krieges wird beleuchtet. Danach erzählt das Buch vom Übergang des streng geheimen Militärflugplatzes zur General Aviation, der stark von Eigeninitiative und starken Persönlichkeiten abhing. Vor allem wird aber über die Faszination des Fliegens im Saanenland in Wort und Bild berichtet.



Unterhaltsam und spannend führt Lukas Kappenberger durch die Geschichte des Flugplatzes Saanen: von der Entstehungszeit und der strengen Geheimhaltung als Militärflugplatz über die Anfänge der zivilen Nutzung in den 1940er-Jahren zur endgültigen Übernahme vom Militär durch zivile Organisationen. Viele Anekdoten und persönliche Erinnerungen bereichern den geschichtlichen Hintergrund und lassen viele spannende, kuriose, und lustige Momente aus der Geschichte des Flugplatzes wieder aufleben. Die Texte werden zudem von vielen Bildern begleitet, die jedem Aviatikinteressierten das Herz höher schlagen lassen.

Autor: Lukas Kappenberger

Verlag: Müller Medien AG, Gstaad

ISBN: 978-3-907041-66-6

Verkaufspreis: Fr. 75.–

Erscheinungsdatum: November 2016

Online-Bestellung: www.mmedien.ch/come-up-touch-down

Kontakt: Müller Medien AG, Kirchstrasse 6, 3780 Gstaad

Tel.: 033 748 88 74 / info@mmedien.ch



Inserat TC Net

Einladung zur Hauptversammlung des FVT 2017

DATUM / ZEIT : Freitag, 10. März 2017 um 19.30 Uhr

ORT : ABZ Ausbildungszentrum Schachenstrasse 43, 3700 Spiez

TEILNEHMER : Vorstand und Mitglieder des FVT

TRAKTANDEN

1. Wahl der Stimmenzähler
2. Protokoll der Hauptversammlung 2016
(Abgedruckt in der Aero-Info 2/16)
3. Jahresbericht 2016
(Abgedruckt in der Aero-Info 1/17)
4. Jahresrechnung 2016 mit Revisorenbericht
5. Budget 2017
- Investitionen MFGT-Hangar-Dach
6. Entlastung des Vorstandes
7. Wahlen
- Wahl Revisoren
- Ersatzwahl Chef Infrastruktur
8. Anträge und Diskussion mit Mitglieder
9. Diverses

Im Anschluss an die HV offeriert der FVT einen Imbiss. Alkoholische Getränke wie immer zu Lasten der Mitglieder.

Für der Vorstand, der Präsident
Hans Fuchs

Jahresbericht des Präsidenten

Ein wettermässig durchzogenes Jahr liegt hinter uns, ebenso eine glücklicherweise unfallfreie Flugsaison. Das Jahr 2016 war geprägt von Veränderungen personeller Art. Philippe Seiler hat sein Amt als Flugfeldleiter abgegeben und Franz Meyer trat das Erbe an, wohl wissend, dass er nicht den Arbeitsaufwand seines Vorgängers leisten kann neben seiner beruflichen Tätigkeit. An den Wochenenden mit gutem Flugwetter herrscht Hochbetrieb auf unserem Flugfeld, genau dann, wenn Franz auch mit seiner Gleitschirmschule alle Hände voll zu tun hat. So erlangt der C-Dienst auf unserm Platz einen höheren Stellenwert und Wichtigkeit als Stellvertreter des Flugfeldleiters.

In den letzten Jahren haben wir verschiedene Anläufe genommen eine C-Dienst-Gruppe auf die Beine zu stellen, die ihre geforderten Arbeitstage in dieser Form wahrnimmt. Auf unsere Aufrufe haben sich zwar immer wieder Mitglieder gemeldet, leider zu wenige. Wir werden nun die geeigneten Kandidaten persönlich anschreiben und auffordern sich der Gruppe C-Dienst anzuschliessen, in der Hoffnung diese wichtige Tätigkeit mit motivierten Leuten besetzen zu können. Sollte uns dies nicht gelingen riskieren wir eine Schliessung des Platzes an gewissen Wochenenden.

Christian Oesch hat mit seinen Leuten einen hervorragenden Job gemacht, die Gruppe Pistenunterhalt hat uns immer einen betriebsbereiten Platz zur Verfügung gestellt. Auch in dieser Arbeitsgruppe sind weitere, anpackende Hände gefragt. Meldet Euch bitte direkt bei Christian Oesch.

Unser Chef Infrastruktur, Marco Zürcher, war letztes Jahr beruflich gefordert und konnte sich immer weniger unseren Bedürfnissen widmen. Ich habe im Herbst interimistisch sein Amt übernommen und verschiedene Sachen angegangen. Anlässlich der letzten Vorstandssitzung hat nun Marco seinen Rücktritt auf die kommende HV bekanntgegeben. Wir suchen eine geeignete Nachfolge. Meldet Euch bitte bei mir.

Leider schwinden die Mitgliederzahlen der Tätigkeitsgruppen und somit auch die Mitglieder des Flugplatzvereins. Von den Verbleibenden müssen wir ein grösseres Engagement verlangen, um alle Ämter besetzen zu können und den geregelten Flugbetrieb aufrecht erhalten zu können. Ich sage allen Dankeschön die sich engagieren zum Wohle der Fliegerei in Thun.

Unsere HV 2017 findet statt am Freitag, 10. März 2017 um 19:30 Uhr wie letztes Jahr im ABZ Ausbildungszentrum Spiez, Schachenstrasse 43, 3700 Spiez (Parkplätze sind vorhanden).

Ich darf Euch einladen in grosser Zahl an unserer HV zu erscheinen.

Herzlich

Euer Präsident, Hans Fuchs

Inserate Flugschule Diemtigtal + Jost Druck

Rundflüge mit der JU-52 ab Thun

Anlässlich der Armeetage im Oktober 2016 haben die JU-52-Flieger ab Thun operiert und bei dieser Gelegenheit festgestellt, wie schön unser Platz gelegen ist, mit einer Volte die schon fast einem Alpenflug gleicht. Der Chef der JU-Air, Kurt Waldmeier, hat mich im Anschluss kontaktiert und angefragt, ob wir uns einen Rundflugtag JU-52 in Thun vorstellen könnten. Natürlich können wir das. Es wurde ein Datum festgelegt und eine Planung in Angriff genommen.

Am Freitag, 26. Mai 2017 (Tag nach Auffahrt) wird die JU-52 mit 17 Passagieren von Dübendorf nach Thun fliegen. Diesen Passagieren wird ein Programm in Thun geboten, bevor sie um 16 Uhr wieder nach Dübendorf zurückkehren.

In der Zwischenzeit sind 4 Rundflüge ab Thun geplant. Jeder Rundflug dauert 40 Minuten und zeigt den Passagieren die Schönheit der Oberländer Bergwelt. Einen Flug konnten wir für FVT-Mitglieder zu Spezialkonditionen reservieren. Wir haben uns auf den letzten Rundflug des Tages geeinigt. Abflug geplant um 14:30 Uhr.

FVT-Mitglieder und Angehörige können Tickets für Fr. 180 (statt Fr. 230) buchen. Berücksichtigt werden die ersten 17 Eingänge. Anmeldung mit Name, Vorname und Adresse und Mobilnummer an Mitgliedersekretär Marcel Blaser (marcel_blaser@bluewin.ch). Die Anmeldungen müssen spätestens einen Monat vor dem Flug an JU-Air gemeldet werden (alle Passagiere müssen aus rechtlichen Gründen Mitglieder der JU-Air Vereins sein).

Jetzt müssen wir nur noch darauf hoffen, dass uns Petrus am Freitag, 26. Mai 2017 einen prächtigen Tag liefert, damit alle die JU-52 Rundflüge geniessen können, sei es als Passagier oder «bodenständiger» Zuschauer.

Viel Glück und
Vergnügen
wünscht Euch

Hans Fuchs



EINLADUNG ZUR HAUPTVERSAMMLUNG 2017

Liebe Mitglieder

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

Datum / Zeit: Freitag, 3. März 2017, 19.30 Uhr

Ort: Hotel Seepark, Seestr. 47, 3600 Thun, Tel. 033 226 12 12

TRAKTANDENLISTE

1. Wahl der Stimmenzähler
2. Protokoll HV 2016
3. Jahresbericht des Präsidenten
4. Jahresbericht der Flugschule
5. Jahresrechnung 2016 mit Revisorenbericht
6. a) Bericht zu den Auswirkungen der Flottenreduktion (Information);
b) Ausschreibung zum Verkauf PA28 / Piper Sport (Beschluss)
7. Budget 2017
8. Entlastung des Vorstandes
9. Wahlen
10. Mitgliederbeiträge / Flugpreise 2017 / Pauschale
11. Tätigkeitsprogramm 2017
12. Aktuelle Information
13. Verschiedenes

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

Mit freundlichen Grüssen

Motorfluggruppe Thun

Der Präsident, Alexander Harte

50. Jahresbericht des Präsidenten 2016

Es freut mich, dass im Berichtsjahr keine nennenswerten Unfälle passierten und dass wir die Flotte weitestgehend „normal“ zur Verfügung hatten.

Die Flugminuten haben sich trotz stillgelegtem Flugzeug nicht negativ verändert. Per Ende Oktober lagen wir fast 50 Stunden über dem Vorjahr. 2016 haben wir insgesamt 707 Flugstunden gegenüber 711 im 2015, trotz einer Maschine weniger. Die Stilllegung hat uns Kosten gespart, allerdings hatten wir diverse grössere Investitionen zu tätigen, so dass sich die finanzielle Situation noch nicht entspannt hat. 2017 wird sich die Stilllegung stärker auswirken, da wir diverse Kosten wie z.B. Versicherung ab 1.1. bereits sparen und nicht wie 2016 erst ab der HV. Das sollte 2017 den diesjährigen Verlust in etwa kompensieren.

Die Mitgliederzahl ist weiter rückläufig. Bei unserer aktuellen Mitgliederzahl sollten wir im Quervergleich mit anderen Clubs nicht mehr als drei Flugzeuge betreiben. Auch 2017 stehen einige grössere Aufwände an, so die neuen Funkfrequenzen und damit die bisher erst teilweise erfolgte Umrüstung unserer Flugzeuge, ferner die an sich beschlossene Anschaffung der Kollisionswarngeräte, die sich aus verschiedenen Gründen weiter verzögert und der mittelfristige Wunsch, unsere Flugzeuge mit Glascockpit-Instrumenten auszurüsten. Aber ich denke, wir sind nun auf dem richtigen Kurs. Genauere Zahlen und Analysen werden an der HV zu diskutieren sein.

Ein Highlight war dieses Jahr die Jubiläumsfeier. Nicht, weil sie besonders eindrücklich gewesen wäre – wir hatten ja aus finanziellen Gründen einerseits und wegen der Kurzfristigkeit andererseits sogar beschlossen, auf eine Feier zu verzichten. So ganz befriedigend war das aber in der Folge doch nicht und dank der Initiative unserer Segelflugkollegen haben wir es am Ende doch noch geschafft, uns der Feier der SGT anzuschliessen. Ein kleines, aber feines Grüppchen unserer MFGT hat den gemeinsamen Anlass im Hangar der Airmatec genossen. Das Highlight bestand darin, wie konstruktiv, unkompliziert und kameradschaftlich wir diesen Anlass gemeinsam organisieren und durchführen konnten. Das lässt auf weitere gute Zusammenarbeit auch in Zukunft hoffen. Ein



herzlicher Dank an alle, die dazu seitens MFGT oder SGT beigetragen haben, insbesondere Reto Burri, der die Kommunikation zur MFGT sicherstellte.

Wie an der HV angekündigt, haben die Vorstandsmitglieder sich unter dem Jahr etwas um die Reservationen gekümmert. Wir hatten den Eindruck, dass es alles in allem relativ fair lief dieses Jahr, vielleicht gerade weil die Mitglieder wissen, dass wir uns nun achten, wer wie lange reserviert respektive dann auch wirklich fliegt. Daher werden wir das auch im 2017 weiterführen.

Ein schönes Erlebnis waren die diesjährigen Gruppenausflüge. Der Eintäger führte uns gemütlich nach Lausanne und Yverdon und wieder heim, stresslos und bei wunderbarem Wetter. Auch für den Zweitäger hatten wir Wetterglück. Die Planung von Philipp Seiler führte uns nach Mühldorf, Bayern, im Osten von München. Einmal mehr konnten wir die grosse Stadt aus der Luft bewundern und uns am Abend am lokalen Fest bei bayrischen Köstlichkeiten, insbesondere dem Bier, vergnügen. Einmal mehr ein Erlebnis in der Gruppe, das lange in Erinnerung bleiben wird. Schliesslich hatten wir auch mit der Tour de Cervelat Glück, denn einige Piloten konnten den Tag nutzen. Ich selber war leider verhindert.

Das Summer-Flyout läuft nach wie vor etwas Flau. Die meisten von uns können erfahrungsgemäss den wetterbedingt kurzfristigen Aufgeboten jeweils nicht Folge leisten – oder dann sind die Flieger anderweitig besetzt. Neuerungen für 2017 wird Euch Philippe Seiler noch genauer erläutern und Ihr habt ja bereits einen Fragebogen erhalten, wo Ihr Eure Präferenzen angeben konntet. Der Fragebogen geht sogar weiter und enthält auch Fragen zu sonstigen Anlässen. Mein herzlicher Dank an Franz, der bisher jeweils für die Sommerflyouts animierte und organisierte, jedoch gerade als neuer Flugplatzchef immer weniger Zeit dafür hat, und an Philippe, der sich dieses Jahr entsprechend darum kümmern wird.

Zur Zeit laufen seitens FVT Gespräche mit der armasuisse betreffend die Verlängerung des Baurechtsvertrages, da die SGT für ihren Hangar langfristige Verpflichtungen eingehen muss. Wir hoffen, dass diese Gespräche erfolgreich



sind. Dass der Bund sieben Jahre vor Ablauf einer Verlängerung zustimmt, ist leider keineswegs selbstverständlich.

Aufgrund der allseitigen starken Belastung haben wir die Vorstandssitzungen dieses Jahr reduziert, aus meiner Sicht ohne wesentliche Einbussen. Ich danke meiner Kollegin und meinen Kollegen im Vorstand für das Verständnis und die gute Zusammenarbeit, ohne die es nicht gehen würde. Nach wie vor könnten wir ein „Zugpferd“ im Vorstand allerdings gut brauchen, da uns die Zeit für grosse Initiativen und Veränderungen fehlt.

Ich freue mich auf eine erfolgreiche Saison 2017, hoffentlich möglichst viel in der Luft und danke Euch allen für Euren Beitrag zum Gedeihen unserer MFGT. **Wir fliegen auch 2017 mit Begeisterung und kennen unsere Pilotenpflichten. Wir begegnen allen anderen Flugplatzbenutzern mit Hilfsbereitschaft, freundlichem Respekt, Rücksichtnahme und Toleranz. Dadurch schaffen wir gemeinsam ein entspanntes Klima der Freundschaft und leisten einen aktiven Beitrag zur Sicherheit.**

Herzlich, Euer Präsident Alexander Harte

Inserat
Wymann Elektro



REFRESHER 2017

Die Flugschule motiviert Euch alle mit interessanten und sicherheits-relevanten Themen, diesen Refresher zu besuchen.

Daten: **Montag, 27. Februar 2017** abends 19.00 – 21.15 Uhr
Donnerstag, 09. März 2017 abends 19.00 – 21.15 Uhr

Ort: Congress Hotel Seepark, Seestrasse 47, Thun
Parkplätze sind in der Einstellhalle vorhanden, weitere Parkplätze:
Lachenparkplatz oder Scherzligen/Schadau im Umkreis von 400m
(Kameradschaft pflegen = Fahrgemeinschaft bilden•)

Themen: - **Ramp Checks in der Praxis**
Referent: Werner Wyrsh Airworthiness Inspector BAZL
- **Bordpapiere in MFGT-Flugzeugen**
- **FLARM Funktionalität und Technologie**

Mitbringen: Schreibmaterial, Notizblock

Anmeldung: Aus organisatorischen Gründen ist eine Anmeldung für diesen Refresher notwendig.
Anmeldung per Mail an: hugostaehli1@vtxfree.ch

Name / Vorname und gewünschtes Datum

•

Herzlich Willkommen!



Einladung zur Hauptversammlung 2017

**Freitag 17. Februar 2017 um 20.00 Uhr im Flugplatzbeizli Thun,
anschliessend kleiner Imbiss**

Traktanden

1. Begrüssung
2. Wahl des Stimmenzählers
3. Protokoll der HV 2016
4. Jahresbericht des Präsidenten
5. Bericht Gruppenflugzeug
6. Jahresrechnung 2016, Budget 2017
7. Décharge des Vorstandes
8. Mutationen
9. Wahlen
10. Tätigkeitsprogramm 2017
11. Anträge / Verschiedenes / Hangar

Der Vorstand der GOST

**Inserat
Wasner**

Jahresbericht 2016

Der obligate Rückblick auf das vergangene Fliegerjahr 2016 unterscheidet sich nicht stark vom Letztjährigen, speziell wenn man das Umfeld für die Kleinfliegerei betrachtet. Dazu jedoch später mehr.

Vorab und wichtig: wir hatten keine Vorfälle oder gar Unfälle zu vermelden. Dies zeugt von der Umsicht wie die Fliegerei betrieben wird. Zudem war uns offenbar auch das nötige Glück gegeben.

In meinem Flugbuch fängt die Saison erst Mitte März an. Eine GOST-Delegation setzte sich traditionsgemäß an der Aero in Friedrichshafen über die neusten Entwicklungen der Kleinfliegerei ins Bild, unter anderem auch über die Entwicklung des Flywhale, dem UL-Amphibium an welchem in unserem Verein ein erhebliches Interesse besteht.

Bald waren auch die „onehourtrainingflights“ für die Erneuerung der Lizenzen zu absolvieren, was mir persönlich immer wieder ein Vergnügen ist.

Bevor die Saison der Fly-Ins losging, waren die verschiedenen GV's zu absolvieren. Die Teilnahme an diesen Anlässen ist wichtig, sind doch die Fluggruppen und Verbände die Organe, die Interessen von uns Fliegern lokal und gegenüber den unterschiedlichen Institutionen auch politisch vertreten. Je mehr aktive Mitglieder dabei sind umso besser funktioniert diese Interessenvertretung. Die Arbeit der Verbände wird manchmal unterschätzt weil sie nicht immer publik wird, ausser eben bei den Versammlungen.

An der GOST-HV hatten wir leider drei Austritte zu verzeichnen, alle drei wegen Aufgabe der Fliegerei. Einen erfreulichen Beitritt gab es aber auch, von einem Erbauer eines RV-12.

Die Experimental Fly-Ins wie OUV und RSA wurden teilweise besucht, wobei das Wetter wie immer entscheidend war.

Es gab aber auch Terminschwierigkeiten. So waren zum Beispiel das EAS-Treffen, das Igo Etrich-Treffen, das SPAS Splash-In und das Gebirgspiloten-Treffen am gleichen Wochenende. Ich schaffte das EAS-Treffen in Langenthal

und das Gebirgspiloten-Treffen auf Croix-de-Coeur und auf dem Heimweg einen Überflug des Wasserfliegiertreffens bei Bönigen.

Als Abschluss der Treffen war auch dieses Mal die Tour-de-Cervelat des AeBO zu werten, welche ausnahmsweise mit Wetterglück gesegnet war.

GOST-Mitglieder werden auch wegen ihren speziellen Flugzeugen eingeladen, so zum Beispiel André Moser mit seinem Praga Baby ans Oldtimertreffen Hahnweide. Das andere Oldtimer-Flugzeug, die Twin Bee wird leider nicht mehr an Europäischen Treffen zu sehen sein, weil es von seinem Besitzer Jean-Jacques Lörtscher nach Amerika überflogen wurde, wo es eher einen Käufer finden wird als hierzulande.

Ich habe oben das UL-Amphibium Flywhale erwähnt. Die zunehmenden Regulierung und Kosten für die Kleinfliegerei in Europa und speziell in der Schweiz wählen immer mehr Piloten den Ausweg über die ULs, wenn sie nicht, wie ich im letzten Bericht bereits bedauernd feststellte, die Fliegerei ganz aufgeben.

Bezüglich Kosten ein Beispiel: Lufttüchtigkeitsprüfung eines Luftfahrzeuges bis 5700kg Gesamtgewicht (mein Flugzeug: 544kg) kostet Fr. 775.-. Dazu kommt die jährliche Unterhaltsgebühr (Fr. 300.-) und die Funkkonzession (Fr. 144.-), Ausweiserneuerung etc. etc. Da fängt man zu überlegen an, wieviel diese Kosten bei den wenigen Flugstunden eines Eigenbauflugzeuges pro Stunde ausmachen. Und bei den UL-Flugzeugen welche mit den meisten unserer Flugzeuge vergleichbar sind, fallen diese Kosten zum Beispiel in Frankreich alle weg.

Ein Wort zu Luftraumfragen:

Die Luftraumstruktur in der Schweiz ist komplex. Der Luftraum ist in kleine Räume aufgeteilt, was nur verstanden werden kann, wenn man seine Entstehung kennt. Die Struktur wurde und wird immer wieder an die sehr unterschiedlichen Bedürfnisse der Benutzer angepasst. Es ist wie vielerorts auch am Boden: Man kann kaum etwas Neues unternehmen, ohne jemandem ins Gärtchen zu treten, bzw. jemand anderen zu stören. Rückblickend kann man sagen, dass die Luftraumstruktur seit der Einführung der Luftraumklassen vor mehr als 20 Jahren harmonisch gewachsen ist.

Immer wieder wurde die Forderung laut, man solle endlich die Luftraumstruktur vereinfachen und/oder auf einem leeren Blatt von vorne beginnen. Das erste, die Vereinfachung würde vor allem die Kleinen treffen weil die Grossen ihre Interessen besser vertreten können als die Kleinen. Wirtschaftliche Argumente zählen auch hier stärker. Das zweite, der sogenannte Clean Sheet Approach tönt richtig sexy, ist nach meiner Erfahrung aber eine Illusion, auch wenn dies jetzt von höchster politischer Stelle gefordert wird. Ich möchte zu gerne wissen, wer unserem Bundesrat diese Idee eingeflüstert hat.

Zu den erfreulichen Themen im vergangenen Jahr:

Von drohenden Einschränkungen im Luftraum wie zum Beispiel durch einen (unnötigen aber prestigeträchtigen) Südanflug auf das Belpmoos blieben wir dieses Jahr verschont.

Unser Hangar-Projekt nimmt langsam konkrete Formen an, dies auch weil mit Chrigu Santschi ein Projektleiter gefunden wurde, der wie er selber sagt, Nägel mit Köpfen machen will. So konnte nach all den Abklärungen über Zufahrt und künftiger Platzierung der Segelflughänger, die Evaluation des Hangars selbst an die Hand genommen werden. Es wurde ein ausländischer Generalunternehmer mit einer Vertretung in der Schweiz gefunden, der einen Holzhangar mit Drehteller installieren wird. Es soll Platz für zehn Flugzeuge entstehen. Die Interessenten dieser Plätze sind bereit, die notwendigen Investitionen zu tätigen. Die Verlängerung des Baurechtvertrags mit der Armasuisse als Bedingung für den Bau ist in Verhandlung. Zudem gibt es die Möglichkeit, das Dach des Hangars an die Energie Thun für die Installation einer Photovoltaikanlage zu vermieten.

Mit dem Wunsch, dass die verschiedenen schönen Flugerlebnisse vermehrt ihren Niederschlag in Berichten im Aero-Info und auf unserer Homepage finden werden schliesse ich diesen Bericht ab.

Es bleibt mir, meinen Vorstandskollegen für die Zusammenarbeit zu danken und allen, die unserer Fliegerei treu bleiben viel Erfolg beim Flugzeugbauen und schöne Flugerlebnisse im 2017 zu wünschen.

Tägertschi, Januar 2017,
Heinz Lang, Obmann GOST, www.GOST.ch

Oldtimerflugzeugtreffen Hahnweide

Ein unvergessliches Flugerlebnis

Einfach einmal die „Komfortzone“ verlassen tut gut! Auch die fliegerische Komfortzone mit den wunderschönen Alpen- und Emmentalflügen und den wenigen Standardflugplätzen zu verlassen bringt dich weiter. Genau das durfte ich mit den drei Fliegerkameraden André Moser, Stefan Kalbermatter und Domic Reusser im Herbst 2016 erleben. André hatte sein Praga-Baby (HB-UAF) und Stefan „unsere“ Super-Cub (HB-OQB) für das Oldtimer-Flugzeugtreffen Hahnweide angemeldet.

An der Hahnweide kann in einer, in Europa einmaligen Art, ein Querschnitt von Flugzeugen aus der gesamten Entwicklung der Fliegerei ab ca. 1910 bis heute erlebt werden. Dies nicht im Museum, sondern in der Luft! Ein völlig anderes Erlebnis ist es z.B. eine Bleriot XI, oder eine Mustang P51-D zu hören und zu riechen, als diese nur in einem Museum als ausgestelltes Exponat zu betrachten.



352 Flugzeuge aus ganz Europa waren für das Fly-In angemeldet. Darunter waren ca. 40 Piper Cub, 10 Stieglitz, 25 Bücker Jungmann, etliche Yak's und etliche Zlin's vertreten.

Unser Anflug erfolgte bei bestem Wetter unter den anfliegenden Airlinern beim VOR Trasadingen über den Zollflughafen Donaueschingen. Die Anmeldung zum Einflug auf die Hahnweide am Freitag war „busy“ – in zwei Sprachen meldeten sich gleichzeitig ein gefühltes Dutzend Flugzeuge an! Dank der ausgezeichneten Organisation können die an ca. eineinhalb Tagen einfliegenden 350 Flugzeuge zwischen den Displays sowie an- und abfliegenden Antanov's und Ju 52 abgefertigt werden und finden einen gut organisierten Abstellplatz mit Shuttle-Dienst. Die speziellen und raren Flugzeuge werden an der „Flightline“ abgestellt. Auch das Praga-Baby von André Moser fand einen Ehrenplatz an dieser Line.



Praga-Baby in der Flightline

Wir genossen zwei herrliche Tage mit Flugvorführungen bei bestem Wetter an der Hahnweide. Die Piloten werden bestens mit kostenlosen Getränken und Snacks versorgt. Als Highlights sind neben den Warbirds sicherlich die Flüge der Blériot, Baujahr 1918 sowie die Abend-Segelkunstflugshow des Redbull BlaniX Team.

Ebenfalls eine überaus grosse Anerkennung geniesst die Hahnweide als Organisation und Flugfeld in meinen Augen. Ganze sechs Vereine operieren friedlich und unterstützend miteinander auf diesem Platz. Zu Spitzenzeiten soll es gleichzeitig 8 Winden und bis 100 Segelflugzeuge im Betrieb haben.

Das fliegerische Highlight für mich persönlich war der Abflug am Sonntag. Ca. 60 Flugzeuge wollten im 9:00 Uhr-Slot los. Nach einem ersten Aufruf auf der Bodenfrequenz erhältst du die Rollfreigabe und bist dann mit mehr als 15 Fliegern auf der einen Seite der Piste am „täxelen“. Auf der anderen Pistenseite dasselbe! Dann wird gleichmässig von zwei Seiten aufliniert. Mit 4 Flugzeugen standen wir gleichzeitig auf der Piste. Der „Air-Boss“, welcher auf der Piste koordiniert, gibt dir am Funk das „go“, salutiert und weg bist du. Dann einfach lange geradeaus fliegen und den Verkehr schön im Auge behalten. Selbstverständlich wird dir automatisch der Flugplan geöffnet! Chapeau!

Der Rückflug über den Schwarzwald war mit Rückenwind in weniger als zwei Stunden geschafft.



Resumé: Die Hahnweide ist eine Flug-Reise wert! Die fliegerische Komfortzone mit guten Fliegerkameraden zu verlassen, ist extrem wertvoll! Die Deutschen sind in der Fliegerei noch viel cooler als wir. Dies sei mit einem Funkspruch des Towers Donaueschingen auf die Anfrage zur Startfreigabe von Ändu illustriert: Auf den Funkspruch „HB-UAF abflugbereit“ kam die Freigabe des Towers: „Na, dann mal los!“

Christian Oesch

Inserat Swiss Life

Mit der TwinBee zurück in die USA

In Europa wollte niemand meine überall hochgelobte und bestaunte Twinbee kaufen. So musste ich sie nach 21 Jahren Besitz und 1500 Flugstunden wieder zurück in die USA fliegen, wo es einige Kaufinteressenten gibt. Der transatlantische Flug sollte vor der einbrechenden Winterkälte und nach dem letzten grossen Wasserfliegertreffen in Brunnen stattfinden. Liebenswürdigerweise begleitet mich mein Mechaniker Geri auf diesem Fluge.

Am 31.8.2016 um 07.45 Uhr starten wir von Langenthal aus nach Wick in Nordschottland mit Zwischenlandung in Southend. In Wick wartete schon die erste Prüfung: ein böiger, 35 KN-Seitenwind. Die Landung gelang gut. Ein Wink mit dem Zaunpfahl, was wir zwar schon wussten: hier oben hat es Wind. Das Problem der Twinbee bei diesem langen Überflug ist die relativ langsame Reisefluggeschwindigkeit von 90-100 KN. Wir haben zwar einen 230 l Zusatztank eingebaut. Zusammen mit den 390 l im normalen Tank ergibt dies eine Endurance von 10 h und Reichweite von guten 900 nautischen Meilen. Ein Gegenwind von 40 KN ist dort oben eben nicht selten und da schrumpft die Reichweite auf 600 Meilen, was in etwa die Distanz von Schottland nach Reykjavik ist. Aus diesem Grunde wollten wir eine Zwischenlandung in Vagar auf den Färöer Inseln einbauen. Wettermässig ist dies zwar einer der gefährlichsten Flugplätze der Welt, aber sollte eine Landung nicht möglich werden, so haben wir noch genügend Sprit, um nach Schottland zurückzufliegen. Am übernächsten Tag war das Wetter gut und wir konnten problemlos in Vagar landen. Eine halbe Stunde später wäre allerdings wegen Nebels eine Landung kaum mehr möglich gewesen.



Am nächsten Tag fliegen wir bei schönstem Sonnenschein nach Reykjavik. Nach 1-tägigem Warten geht's weiter, wieder bei blauem Himmel im Tiefflug übers Meer nach Kulusuk in Grönland, so konnten wir die vielen Eisberge und Wale bestaunen.

Das Meer war ganz ruhig und wir mussten uns sehr zurück-halten, um nicht neben einem der wunderschönen Eisberge zu wassern. Das Betreten eines Eisberges kann sehr gefährlich sein. Der schöne Berg schmilzt unten im Wasser rascher weg, als oben an der Luft. Plötzlich bekommt der obere Teil das Übergewicht, er kippt um 180 Grad und der Mutige ist unter dem Berg. Wir begnügten uns daher damit, die Eisberge auf Meereshöhe zu umfliegen.

Problemlos landeten wir auf der schönen Schotterpiste in Kulusuk und tankten sofort Avgas. 2 Dinge sind hier wichtig:

1. Vorher fragen ob es Benzin gibt. Sonst kann es heissen: Kein Avgas, in 2 Wochen kommt das Schiff mit Avgas.

2. Die Öffnungszeiten des Flugplatzes, welche häufig kurz sind. Du kannst zwar ausserhalb der Öff-



Final Flpl. Kulusuk

nungszeiten landen, aber Du bezahlst zwingend eine Öffnungsgebühr von ca. 1500 Euro, auch wenn niemand da war bei der Landung.

Die Landschaft in Kulusuk sieht aus wie das karge schweizerische Hochgebirge auf Meereshöhe mit riesigen Gletschern, welche ihre Eisberge ins Meer kalbern. Wegen schlechten Wetters 1000 km südlich an der Spitze Grönlands, nutzten wir den Wartetag zu einer grossen Wanderung auf den umliegenden Hügeln.

Tags darauf fliegen wir der Küste entlang zur Südspitze Grönlands auf den Flugplatz Narsarsuaq. Unsere Flugtaktik war tief zu fliegen, weit unter der Nullgrad-grenze, da wir an der Twinbee keine Enteisungsanlage haben. Zudem möchten wir etwas sehen von der Landschaft und dem Meer. Wir hatten nie ein Problem mit dem VFR. Sowohl Flugzeug als auch Pilot wären IFR zugelassen gewesen. Da müsste man auf FL 60 und höher. Die Grönlandeiskappe zu überfliegen kam für uns nicht in Frage. Lieber im Notfall auf dem Meer wassern, als auf dem Grönlandeis notlanden. Schließlich sind wir ein Flugboot und können auch ein-motorig 3000 Fuss halten. Trotzdem waren wir mit Überlebensanzug, Rettungsboot, Notproviand, mitnehmbarem ELT und Satellitentelefon ausgerüstet.

Zu unserem Erstaunen gibt es dort im Süden von Grönland eine Landwirtschaft mit Kühen und Schafen. Bei schönstem Wetter landeten wir in Narsarsuaq.



Flugplatz Narsarsuaq

Am nächsten Tag steht der härteste Brocken bevor. Ein kräftiger Nordwind bläst uns problemlos nach Goose Bay in Kanada. Den schwierigen Überflug haben wir geschafft und können nun wettermässig etwas mehr wagen. Prompt mussten wir wegen schlechten Wetters auf einem See unvorhergesehen wassern, die Nacht im Zelt verbringen und von unseren Notvorräten zehren. Wir nutzten den Vorteil des Wasserflugzeuges jederzeit auf einem See eine Zwischenlandung einschalten zu können.

Am nächsten Morgen fliegen wir weiter nach Montreal, wo mich Geri wie geplant verlässt, da er zurück an die Arbeit muss. In Montreal, St. Hubert erwartet mich eine Überraschung. Da steht der Pilatus Porter auf Floats, der gleiche PC-6, welcher in die Mongolei exportiert wurde. Der liebenswürdige kanadische Besitzer hat ihn eben überflogen und lädt mich zu sich nach Hause ein. Wegen drohendem Sturmwind kann ich seinen Hangar benutzen und er hilft mir bei den unmöglich schwierigen Einfuhrformalitäten in die USA. Hatte wieder mal Glück. Nach einem Tag Gestürm mit dem Zoll kann ich endlich von Burlington (USA) nach dem Zielflugplatz 9A9 in North Carolina in der Nähe von Charlotte fliegen, wo mich Henry Ruzakowski herzlich empfängt.

45 Flugstunden und 14 Tage haben wir für den Überflug gebraucht. Es war ein wunderschöner, unvergesslicher Flug.

Jean Jacques Lörtscher.



Inserat HOPE

Erfolgreiche Flugprüfung von Jérôme Speiser

Am vergangenen 17. November konnte Jérôme Speiser die PPL(A) Flugprüfung vom Flugplatz Ecuwillens aus absolvieren. Vor dem Hintergrund eines möglichen Wintereinbruchs sollte die Prüfung möglichst rasch stattfinden. Nebelfreie Flugplätze im Mittelland und ein Experte mit einem freien Zeitslot ergab schliesslich Startort Ecuwillens mit Landung in Bern.

Das morgendliche Wetter war geprägt von Regen- und Schneeschauern, was nicht den Wunschbedingungen einer Flugprüfung entsprach. Im Verlauf der Vorbereitungen und des Briefings legte der Südföhn an Stärke zu und verhalf dem Wetter zu deutlich mehr Stabilität. Das Prüfungsprogramm konnte unter anspruchsvollen aber spannenden und lehrreichen Bedingungen unter Aufsicht des Experten Michel Barras mit Bravour geflogen werden.

**Jérôme Speiser
mit Experte
Michel Barras**



Jérôme hat bereits eine Segelflugglizenz und absolvierte den ersten Teil der Ausbildung auf dem neuen Motorsegler HK 36 Super Dimona. Auf dem PA28 Archer wurde schliesslich der Rest der Ausbildungsflüge gemacht. So konnte erreicht werden, dass durch den Einsatz von verschiedenen Flugzeugen ein breiteres Spektrum vermittelt wurde.

Wir wünschen Jérôme viele schöne Flüge und Happy Landing!

Harald von Siebenthal

Personalblatt (auch für Adressänderungen!)			
Name		Vorname	
Adresse			
PLZ		Ort	
Tel. Privat		Tel. Geschäft	
Mobile		Geb.-Datum	
E-Mail			
Mitglied Nummer AeCS: (s. AeCS Ausweis)			
Res-Air Daten geändert ? ☐ Ja ☐ Nein			
Bemerkungen: z.B. Mitgliednummer MFGT, weitere Vereine, usw.			
Tätigkeitsgruppen FVT	.. seit	aktiv	passiv
☐ Motorfluggruppe Thun		☐	☐
☐ Segelfluggruppe Thun		☐	☐
☐ Modellfluggruppe Thun		☐	☐
☐ Bücker Fan Club		☐	☐
☐ GOST		☐	☐
Tätigkeitsgruppen AeBO	.. seit	aktiv	passiv
☐ Fluggruppe Saanenland		☐	☐
☐ Alpine Segelflugggrp. ASGZ		☐	☐
☐ Fluggruppe Obersimmental		☐	☐
☐ Fluggruppe Reichenbach			
☐ Direktmitglied AeBO			
Datum		Unterschrift	
Einsenden an: Mitgliedersekretär AeBO + Flugplatzverein Thun FVT Marcel Blaser, Sandrainstrasse 1, 3122 Kehrsatz E-Mail: marcel_blaser@bluewin.ch			