

AERO BEO INFO

-  ***Caution: Glider activity!***
-  ***SM im Segelkunstflug***
-  ***Segelfluglager Gstaad***
-  ***Aero 2019 Friedrichshafen***
-  ***Präsi-Wechsel LSGR***
-  ***Hunterfest St. Stephan***
-  ***200 Jahre Waffenplatz Thun***

BLÄUER

PASSION FOR WATCHES AND JEWELLERY



Bei BLÄUER landen Sie immer richtig.

Chopard

JAEGGER-LECOULTRE

OMEGA

BREITLING

IWC
SCHAFFHAUSEN

RADO
SWITZERLAND

LONGINES

FREDERIQUE CONSTANT
GENEVE

EBEL

HAMILTON

TISSOT

CERTINA

AEROWATCH

QLOCKTWO®
BIEGERT & FUNK

ERWIN SATTLER

AERO BEO INFORMATION

Impressum

Erscheint 3 Mal jährlich, Auflage 380 Exemplare

Gesamtreaktion:

Hans-Peter Zimmermann, Unterbortstr. 24, 3792 Saanen

079 339 04 55, hpz@hpz.com

www.aeroclub-berneroberland.ch

Druck: Müller Medien, 3780 Gstaad

Motorfluggruppe Thun

Segelfluggruppe Thun

Gruppe für Oldtimer und selbstgebaute
Flugzeuge Thun

Bücker Fan Club Thun

Fluggruppe Reichenbach

Motorfluggruppe Obersimmental,
Zweisimmen

Alpine Segelfluggruppe Zweisimmen

Fluggruppe Saanenland

Offizielles Mitteilungsorgan des Aero Clubs Berner Oberland



Das findest Du in dieser Ausgabe:

Impressum	3
Terminkalender	4
Editorial.....	5
Der Kick vom Presi seinem Vater	7
Segelflieger in Saanen (neu: Gstaad Airport).....	8
AERO 2019 Friedrichshafen	12
Jahresbericht und Einladung HV Fluggruppe Saanenland	19
Segelkunstflug-Schweizermeisterschaft	21
200 Jahre Waffenplatz Thun	22
Präsidentenwechsel in Reichenbach	24
Caution: Glider Activity.....	26
Nachruf Martin Lips.....	36

2019


Termine Berner Oberland (nach Datum geordnet)

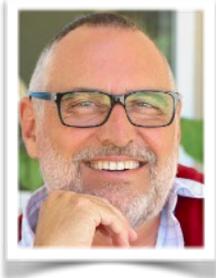
11.5.2019	Ziellande-Konkurrenz MFGO Zweisimmen
22.5.2019	Hauptversammlung Fluggruppe Saanenland
22.6.2019	Schülerflugtag Flugplatz Reichenbach
13.7.2019	Ferienpass Frutigen & Umgebung (Reichenbach)
27.7.2019	Ferienpass Flugplatz Zweisimmen
10.8.2019	Vorstandssitzung AeBO in Reichenbach
16./17.8.2019	200 Jahre Waffenplatz Thun, in Zusammenarbeit mit dem Verein „Air Thun“
16.-18.8.2019	Treffen historischer Flugzeuge, Verein Air Thun (siehe separater Artikel)
29.-31.8.2019	Schweizermeisterschaft Segelkunstflug in Thun
31.8.2019	Hunterfest St. Stephan (siehe Presi-Kick)

Sicher am Netz

wymann elektro

Elektroinstallationen
Telefonanlagen · Netzwerke
Haushaltsgeräte

3612 Steffisburg
Tel. 033 439 06 06
www.wymann-elektro.ch



Editorial

Hans-Peter Zimmermann

Redaktor AeroBeo Info

Liebe Flieger-Kolleginnen und -Kollegen,

Heute möchte ich zur Diskussion stellen, ob ein Print-Magazin überhaupt noch zeitgemäss ist.

Beispiel: Am 12. April habe ich die AERO 2019 besucht und zusammen mit meinem Club-Kollegen Christoph Röthenmund gute 120 Fotos geschossen. Mein Bericht erscheint hier drei Wochen später mit lächerlichen fünf Bildern. Hätten wir eine digitale Lösung für unser Magazin (ist bei mir in der Schublade, und ich bin auch bereit, sie zu betreuen), dann würde der Bericht innerhalb von 24 Stunden erscheinen, reich illustriert und erst noch mit Videos versehen.

Auf die Inserenten müssten wir trotzdem nicht verzichten. Im Gegenteil: Man könnte ihnen beispielsweise helfen, ihren Umsatz mit Hilfe von Video-Interviews zu steigern. Auch aufgezeichnete Skype-Konferenzen wären denkbar. Und damit wir uns nicht nur auf die Pull-Technologie verlassen müssen, steht bei mir ein CRM-System zur Verfügung, mit dem ich die Mitglieder benachrichtigen könnte, wenn etwas Spannendes online ist.

Jetzt bin ich mal gespannt, wie viele das gelesen haben, und wer sich aufrafft, mir ein Feedback zu schicken.

Euer Hans-Peter Zimmermann

hpz@hpz.com





Gesucht: HYUNDAI-Piloten!

Selbstverständlich muss man nicht Pilot sein, um den neuen HYUNDAI Kona fahren zu können. Aber mit dem 177 PS starken Turbomotor, dem Allrad-Antrieb, dem Premium Sound System, dem Head-Up Display und der drahtlosen Smartphone-Ladestation fühlt es sich fast so an, als ob man ein Flugzeug fliegen würde. Und erst noch eines mit topmodernem Autopiloten!

Jürg Freund ist Mitinhaber der Garage Freund & Brönnimann und als Vorstandsmitglied des Thuner Flugplatzvereins sehr interessiert an der Meinung der Beo-Piloten über den neuen HYUNDAI Kona. Rufe jetzt gleich an und vereinbare eine unverbindliche Testfahrt!



HYUNDAI

Freund & Brönnimann AG
Gwattstrasse 56
3604 Thun
Tel. 033 334 11 55
info@freund-broennimann.ch
freund-broennimann.hyundai.ch



Der Kick vom Presi seinem Vater

René Zürcher, Vater des AeBO-Präsidenten

Aviatic-Urgestein, Mitarbeiter Gstaad Airport

Am 31. August feiert der Hunterverein Obersimmental auf dem Flugplatz St. Stephan sein 25-jähriges Bestehen. Basis für die Gründung des Vereins im Jahr 1994 war die Betreuung des legendären Papyrus-Hunters mit seiner weissen Bemalung.

In den letzten 25 Jahren wurde jeweils am letzten August-Wochenende der Hunterflugtag durchgeführt. Im Mittelpunkt stand immer der Pa-



Der legendäre Papyrus-Hunter von St. Stephan

pyrus und weitere flugfähige Hunter. Die Passagierflüge mit den Doppelsitzern sind nicht mehr wegzu-denken. Daneben können die zahlreichen Zuschauer jedes Jahr interessante Gastflugzeuge bewundern. Im nächsten Heft werde

ich in einem detaillierten Bildbericht erklären, was die Hintergründe des Hunter-Flugvereins St. Stephan sind. Und mit Sicherheit können wir dann auch schon die Highlights des diesjährigen Jubiläums-Programms bewundern.

Die AeBO-Mitglieder sind herzlich willkommen. Man trifft sich zur Mittagspause im Hangar oder beim Hunter-Standplatz.



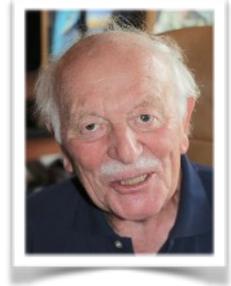
Segelflieger in Saanen

Auch bei „Gstaad Airport“ herzlich willkommen!

Die jährlichen Segelfluglager der Segelfluggruppe Bern respektive Zürich galten seit jeher als feste Anlässe im Saanenland. Im Dorf, im Gespräch mit Einheimischen, hörte man oft den Satz: „Wenn die Segelflieger da sind, kommt auch der Sommer!“

Viele Piloten beider Gruppen nahmen regelmässig am jeweiligen Lager teil und verbrachten ihre Ferien, teilweise mit der Familie, im Saanenland. Plausch- und Leistungspiloten freuten sich an erlebnisreichen Flügen und am Lagerbetrieb, wo auch gesellschaftliche Aspekte nicht zu kurz kamen.

Vor einigen Jahren zeichnete sich die zunehmende Tendenz ab, dass Piloten ausländische Segelfluggentren besuchten, wo spezielle Meteor-Verhältnisse und Möglichkeiten für lange Streckenflüge lockten. Zusammen mit der schweizweit abnehmenden Anzahl an Segelflugpiloten hat das zu einer Abnahme der Lagerteilnehmer geführt, so dass sich eine Reorganisation aufdrängte. Dazu gründeten die beiden Gruppen im Jahr 2018 den Verein „Alpines Segelfluglager Saanen“ mit dem



von „John“
Hans Max Neracher



Vor dem Start in Saanen im Duo Discus HB-3131

Zweck, jährlich ein gemeinsames Lager unter Federführung der SG Zürich durchzuführen und den Vertrag mit den Organen des Flugplatzes zu vereinfachen.

Mit der neuen Organisation hat sich fliegerisch für die



Die Libelle HB-1177 im Schlauch nördlich des Giferhorns

Piloten grundsätzlich nichts geändert. Ähnlich wie ein Motorpilot muss ein mit Saanen nicht vertrauter Segelflug-Pilot einen Einweisungsflug mit einem Fluglehrer absolvieren. Dabei geht es nicht nur um die örtliche Geographie, sondern auch um die lokalen Verfahren und Aufwindverhältnisse, weil die Thermik und die Abwinde in den Alpen wegen grösserer Temperaturunterschiede und der Topographie viel ausgeprägter sind als im Flachland. Im Anschluss an diesen und allenfalls weitere Flüge kann der Anfänger-Pilot allmählich mit anspruchsvolleren Aufgaben im Rahmen eines Testat-Systems betraut werden. So ist manch einer in die Fliegerei in Saanen hineingewachsen und kann sich selber Streckenflug-Aufgaben stellen. Mit zunehmender Erfahrung sind vielen Piloten schöne Streckenflüge über 500 Kilometer und mehr ab Saanen gelungen. Saanen eignet sich aber auch als Ausgangspunkt für beschauliche Flüge in die Berner, Walliser und Bündner Alpen.

Obschon es heute möglich ist, mit den modernen Segelflugzeugen aus dem Mittelland leichter in die Voralpen und Alpen zu gelangen – auch dieser Umstand hat zur abnehmenden Teilnehmerzahl beigetragen –



Ist Fliegen wirklich schöner?

Das können natürlich nur Sie als Pilot beurteilen. Wir könnten uns aber sehr gut vorstellen, dass Sie es auch nicht ganz ohne finden, wenn Sie mit einer geliebten Person am späten Nachmittag auf den Niesen fahren, den Sonnenuntergang und die spektakuläre Aussicht geniessen, ohne ständig auf Traffic achten zu müssen, ein urchiges Berg-Z'Nacht zu sich nehmen und schliesslich an einem unserer Kultur-Events teilnehmen, bevor es nach 22 Uhr wieder zurück ins Tal geht.

Unsere Gäste sind sich jedenfalls alle einig, dass ein Niesen-Event immer ein unvergessliches Erlebnis ist. Und wenn Ihnen die fliegerische Komponente fehlt, fragen Sie doch einfach einen unserer Bahnführer, ob sie ihm beim Navigieren helfen dürfen!

Klicken...

www.niesen.ch/kultur

...und anrufen!

033 676 77 11



GSTAAD Airport

hat das Lager im neuen Modus sicher seine Anziehungskraft behalten. Saanen ist und bleibt ein attraktiver Ausgangspunkt für die Segelfliegerei in einer schönen Gegend, von wo aus der ganze Alpenkamm attraktiv erschlossen ist.

Bereits im Jahr 2018 verlief der Segelflugbetrieb problemlos neben dem Prop- und Jet-Verkehr. Im guten Einvernehmen mit der neuen Flugplatz-Besitzerin, lokalen Flugunternehmen, der Gemeinde und den Landbesitzern ist das zweifellos auch weiterhin möglich, so dass die heutigen guten Verhältnisse auch für die Zukunft erhalten bleiben.



John am Flügel-Hilfsrad seiner Libelle



Für Ihren **Höhenflug** bleiben wir auf dem Boden.

Sicher in der Luft mit Glausen + Partner.

Offizieller Versicherungspartner der AOPA



glausen + partner
Luftfahrt

Glausen + Partner AG · Kasernenstrasse 17A · Postfach · CH-3602 Thun

Tel. +41 33 225 40 25 · www.glausen.ch · info@glausen.ch

Branchentreff am Bodensee

Die internationale Luftfahrtmesse AERO 2019 vom 10. bis 13. April

von Hans-Peter Zimmermann, Redaktor AeroBeo Info

Mehr als 700 Aussteller in zwölf Messehallen, und das direkt am Airport Friedrichshafen, da drängt sich ja ein Besuch mit dem Flugzeug förmlich auf. Erst mal provisorisch im Resair den Robin für alle vier Tage blockieren, dann das Wetter beobachten und, sobald der Tag des Fluges feststeht, drei Tage davon wieder freigeben.

So war der Plan von mir und meinem Club-Kollegen Christoph Röthenmund, mit dem ich den Flug gemeinsam durchführen wollte. Doch zwei Wochen vor dem Termin teilte mir dieser mit, dass es in Friedrichshafen keine Slots mehr gebe. Im wenige Kilometer entfernten Markdorf würden nur ULs landen können, von Mengen und Leutkirch wären die Taxikosten teurer als der Flug; bliebe höchstens noch Konstanz; die meldeten jedoch, dass sie aufgrund einer beschädigten Graspiste nur wenig Kapazität hätten.

Meine Frau und ich wollten da aber unbedingt hin, und so entschieden wir uns fürs Auto und zwei Nächte in einem Hotel im Hafen von Romanshorn. Als klar wurde, dass das Wetter nicht so prickelnd sein würde, waren auf einmal wieder Slots zu haben, aber letztlich waren wir froh, den Landweg gewählt zu haben. Die morgendliche Anfahrt mit der Fähre Romanshorn-Friedrichshafen war angenehm sonnig, obwohl ziemlich dunstig, aber beim Rückflug am Nachmittag hätten wir gefährlich dunkle Wolken angetroffen.

Die Organisation der AERO Friedrichshafen ist vorbildlich. Im Fährhafen wird man mit dem kostenlosen Messebus in knapp sieben Minuten zum Messegelände gefahren. Es gibt eine Smartphone-App, die man sich vorgängig runterladen kann; in der sind alle Aussteller und Pro-



Schon auf der morgendlichen Fähre traf man viele bekannte Pilotengesichter...

ste auf dem Simulator-Markt. Und natürlich wollte ich einen Blick in unser neues Schweizer Prunkstück, die Pilatus PC-24, werfen, die vor kurzem die Citation Excel T-784 (2005 gebraucht erworben) unserer Landesregierung abgelöst hat.

Ein wichtiges Kapitel war erwartungsgemäss den Flugzeugen mit Elektroantrieb gewidmet, aber die sind mit ihrer vorläufig noch limitierten Endurance vor allem für Flugschulen interessant, die bis jetzt in ständigem Lärmstreit mit den Anwohnern gelebt haben. Eine Pipistrel Alpha Electro mit 45 Minuten Endurance ist seit kurzem

dukte beschrieben, und natürlich enthält sie auch einen Messeplan. Was einen interessiert, markiert man, und am Schluss zeichnet die App den effizientesten Rundgang. Die Tageskarten kann man sich vorher online besorgen, und sie sind erst noch 6 Euro billiger als vor Ort.

Ich interessierte mich vor allem für Autogyros, Ultralights und das Neue-



Unser Schweizer Flaggschiff, Pilatus PC-24...

Aktion bis 12. Mai:
Beim Kauf eines A20 gibt es gratis einen BOSE
A20-Bluetooth-Kopfhörer für unbeschwertem
Musikgenuss dazu (Listenpreis CHF 250.—)



Mein Fluglehrer staunte nicht schlecht...

Es war ein Tag, wie er fürs Fliegen nicht schöner sein könnte. Ideal, um endlich unseren lang ersehnten Flug übers Jungfraujoch und den Aletschgletscher nach Sion in Angriff zu nehmen.

Mein Fluglehrer machte mir gerade klar, dass man das ATIS in Sion leider nicht empfangen könne, bevor man den dortigen Tower aufrufe, denn die Berge seien im Weg. Ich sagte „kein Problem“, drückte auf den Bluetooth-Knopf meines neuen BOSE-A20-Headsets und sagte meiner Smartphone-Assistentin, sie solle den Kontakt „ATIS Sion“ anrufen.



BOSE A20 mit Bluetooth
CHF 1125.—
sofort lieferbar

Eine Minute später konnte ich meinem Fluglehrer stolz berichten: „Wir haben Information Tango, das QNH ist 1023, Piste 25 ist aktiv.“ Mein CFI hatte davon nichts mitbekommen und staunte Bauklötze. Und bei unserem nächsten Flug teilte er mir mit, er habe sich auch so ein A20 beschafft, natürlich bei...

KNIEBRETT.CH

*Vom Feinsten...
PC-24-Glascockpit
der Luxusklasse!*

in Ecuwillens in
Betrieb.

Autogyros und
andere Ultra-
light-Flugzeuge
sind zwar
preislich sehr
interessant,
aber bei der
Frage, ob sie in

der Schweiz zugelassen seien, bekommt man überall dieselbe Antwort:
„Wir sind dran.“ Und was das bei unserem geliebten Bundesamt für
Zivilluftfahrt BAZL bedeuten kann, wissen wir leider alle, oder?



*Christoph Röthenmund (links) bewundert den
PS-28-Cruiser von CSA.*

Was die Autogyros betrifft,
so verweise ich auf mein
Testflug-Video auf mfgo.ch
unter „News“.

Von den Ultralight-Flug-
zeugen hat uns der PS-28-
Cruiser von der tschechi-
schen Firma Czech Sport
Aircraft (Listenpreis ab
120'000 US-Dollar) beson-
ders beeindruckt. Er glänzt
mit tollem Design und prä-
ziser Verarbeitung. Offenbar
sind wir nicht die Einzigen,



**Internet plus
Festnetztelefonie
ab CHF 49.–/mt.**

**+ Wilmaa Web TV
Premium Abo
ab CHF 12.90/mt.**

**Alles aus
einer Hand!**



www.tcnet.ch

033 522 55 55

Internet. Telefonie. Webhosting. E-Mail. Domains. Und mehr.
TcNet – eine Verbindung, auf die Sie vertrauen können.

In Kooperation mit **wilmaa**

die von diesem Modell fasziniert sind, denn im Januar 2010 übernahm die Firma Piper den PS28 in Lizenz und vertreibt ihn seither unter dem Namen PiperSport.

Auf dem Simulator-Markt sind heutzutage zwei Namen allgegenwärtig: X-Plane und Aerofly. X-Plane glänzt seit Jahren mit einer weltweiten



Der Heli-Simulator der Firma VR-Motion vermochte mich noch nicht zu überzeugen.

Abdeckung und der grössten Auswahl von Flugzeugen. Die Grundversion Aerofly FS enthält die gesamte Schweiz mit besserer Grafik als X-Plane, allerdings mit einer beschränkten Anzahl Flugfelder. Aber dank der Funktion „Zeige Landschaftsmarken“ eignet sich Aerofly hervorragend zum Lernen der Schweizer Geografie. Die Schweizer Firma VR-Motion stellte ihren R22-Helikopter-Simulator vor, der auf der Aerofly-Software basiert. Ich habe ja im Jahr 1993 auf dem R22 die FAA-Lizenz erworben und war daher gespannt auf dieses Gerät, das bei den Mountain Flyers in Bern bereits für die Schulung genutzt wird. Dieses Simulator-Erlebnis war für mich alles andere als realistisch. Entweder lag es daran, dass man in der Virtual Reality die Instrumente nicht scharf genug sieht, oder dass der Operator mir den Ton des Motors viel zu leise eingestellt hat.

(Mehr Fotos von der AERO 2019 auf mfgo.ch unter „News“)



Ihr RC-Modellbau Partner

- kommen Sie vorbei, wir freuen uns -

HOPE



www.hopemodell.ch

schnell, umfangreich und günstig unser



Online - Shop

5040 Schöftland, 062 721 11 70

6928 Manno TI, 091 610 86 79

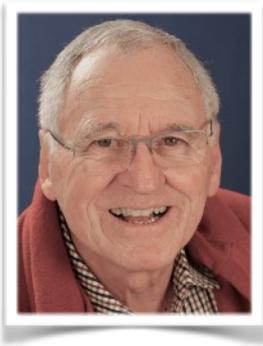
6370 Stans, 079 461 13 09

(Bobbys Racing Shop)

Find us on
facebook

Jahresbericht 2018/2019

der Fluggruppe Saanenland



von Röbi Möhl, Obmann

Die prägenden Elemente unseres Vereinsjahres waren eindeutig die zu Ende gehende Bauphase der neuen Hochbauten auf dem Flugplatz mit neuem Namen "Gstaad Airport" und die dazugehörigen Festivitäten zur Eröffnung vom 6. bis 8. Juli 2018. Unsere Hauptversammlung am 23. Mai 2018 im Hotel "Huus" war denn auch schon auf die Mithilfe der FGS an den "Tagen der offenen Türe" ausgerichtet. Eine Mehrzahl unserer Mitglieder war verlässlich und mit Eifer dabei, die grosse Besucherzahl in Gruppen zu den Highlights zu führen.

Da war es naheliegend, dass wir auch für die Tour de Cervelat am 13.10.18 die Gruppen des AeBO nach Saanen einluden, die neuen Anlagen in der Praxis zu testen. Über 50 Teilnehmer erfreuten sich zwischen 13 und 15 Uhr am einfachen, aber köstlichen Buffet im ersten Hangar neben dem C-Gebäude. Kameradschaft war gross geschrieben!

Unsere restlichen Treffen, nämlich Jahresend-Apéro am 29. Dezember 2018 mit Raclette im "Des Alpes", Saanenmöser, sowie der Fonduehöck in Feutersoey mit 18 respektive 10 Teilnehmern zeugten von ungebrochenem Interesse am Vereinsleben.

Besondere Erwähnung verdient unser Mitglied René Zürcher, der mit unermüdlichem Einsatz so quasi eine stillgelegte "Mansarde" unter dem Dach des Heli-Hangars in eine gemütliche Fliegerbar umgewandelt hat. Er führt den Ausschank auf eigene Rechnung und nach Absprache auf privater Basis. Ein Dank an dieser Stelle geht an ihn und auch an die FGGS und deren Präsi Walter Egger, der die Idee spontan

und unkompliziert aufgenommen hat. Der inoffizielle Eröffnungstrunk war zum Abschluss der Tour de Cervelat am 13.10.18 gut platziert.

Unsere Kontakte zum AeBO bestanden aus der Teilnahme an der Präsidentenkonferenz in Thun am 11.10.18 sowie an der Delegiertenversammlung ebenfalls in Thun am 22.3.19. Es scheint mir ausserordentlich wichtig, dass diese "Gefässe" des regionalen Austausches und auch das AeBO-Infoheft als unser Cluborgan erhalten bleiben.

Mitgliederbestand per 1.4.2019: 29

Austritt Hans Peter Zimmermann per 31.3.19

Vermögen am 31.3.19: CHF 11'593.75

Abschliessend geht mein Dank an den Vorstand des FGS und ganz besonders an meinen Vize Lukas Kappenberger. Ohne Euren Einsatz wäre unsere Agenda in dieser Form nicht möglich. Danke auch an alle Mitglieder: Euer Mitmachen generiert immer wieder neue Energien, zusammen den Fliegergedanken weiter zu tragen.



EINLADUNG ZUR 29. HAUPTVERSAMMLUNG DER FLUGGRUPPE SAANENLAND MITTWOCH, 22. MAI 2019, GSTAAD AIRPORT

ab 18.00

Eintreffen der Mitglieder in der Airport Lounge zum Apéro

18.45

HV im Meeting Room 1. Stock

20.00

kleines asiatisches Buffet in der Betriebskantine (Catering Art 16)

21.00

Kaffee und Drinks mit Open End in der "Züri-Bar" auf eigene Kosten



Segelkunstflug- Schweizermeisterschaft

Organisationskomitee:
Adrian Sieber
René Liechti
Stefan Grossenbacher

29. bis 31. August 2019 in Thun

Vom 29. bis 31. August dieses Jahres werden über dem Platz Thun die besten Segelkunstflieger der Schweiz in drei Kategorien je den Meistern küren.

Der Wettkampf vereint Kunstflieger aus dem gesamten Land in Thun, und der Anlass wird durch die SG Thun organisiert.

Ab Montag, 26. August, ist Trainingsbetrieb, und am Donnerstag beginnt der Wettkampf. Geflogen wird ganztags. Ein entsprechendes NOTAM ist publiziert.

Namhafte Sponsoren haben ihre Unterstützung zugesagt. Weitere Sponsoren sind herzlich eingeladen, sich zu melden. Auch kleine Sponsor-Beiträge sind für die organisierende SG Thun eine willkommene Entlastung! Jede Firma wird mit Logo auf der Homepage des Wettkampfs ab sofort publiziert; das bedeutet gute und günstige Werbung in Fliegerkreisen! (www.sgthun.ch/sm)

Der Personaleinsatz für diesen Wettbewerb ist beträchtlich, die SG-Mitglieder bewältigen ihn jedoch mit beispielhaftem Engagement, das es hier coram publico zu verdanken gilt! Grand Merci allen Mitwirkenden und auch allen Sponsoren!

Zuschauer sind an den Wettkampftagen herzlich willkommen zur freien Besichtigung der Figuren am Thuner Himmel.

Wir danken jedem, der die Daumen drückt für gutes Wetter und einen reibungslosen Ablauf. Ebenfalls danken wir für die Rücksichtnahme an den Wettkampftagen im Flugbetrieb.



200 Jahre Waffenplatz Thun

Schweizer Fliegergeschichte made in Thun hautnah erleben!

Am 16. und 17. August 2019 lädt der Verein *Air Thun* im Rahmen der Waffenplatz-Feierlichkeiten zu einer Flieger-Zeitreise ein. Dabei kann das Publikum fliegerische Raritäten hautnah erleben.

Die Wiege der Schweizer Luftwaffe liegt nicht etwa in den heute bekannten Militärflugplätzen Emmen und Payerne, sondern in Thun. Obwohl schon um 1910 einige Schweizer zu den europäischen Flugpionieren gehörten, hatte es die Schweizer Armee verpasst, sich rechtzeitig vor dem Ersten Weltkrieg für das Flugzeug als modernes Beobachtungsmittel zu entscheiden. Eine Weisung von Bundesrat Motta vom Mai 1914 führte dazu, dass alle bestehenden Waffenplätze dem Flugwesen zur Verfügung zu stellen seien – und damit auch der Waffenplatz Thun auf der Grossen Allmend.



von Marco Zysset

Kurz vor Ausbruch des Krieges wurde Kavallerie-Hauptmann und Pilot Theodor Real mit dem Aufbau einer Fliegertruppe betraut. Sie umfasste zu Beginn neun Piloten. Einer von ihnen war René Grandjean, der Erbauer der Grandjean L, die am 17. August in der Ausstellung in Thun zu sehen sein wird.

Ebenfalls zu bewundern: Eine zweiseitige Blériot XI mit Gnome-T-9-Umlaufmotor mit Baujahr 1914. Sie war das erste Flugzeug der Schweizer Luftwaffe und ist heute im Verkehrshaus Luzern ausgestellt. Ferner stellen die Nieuport Memorial Flyers einen Nachbau der Nieuport 23 zur Verfügung; eines der am meisten geflogenen Jagdflugzeuge des Ersten Weltkriegs. Die Schweizer Fliegertruppe konnte 1917 fünf dieser Kampfflugzeuge zur Verstärkung ihrer Flotte erwerben.

Eine prominent vertretene Marke in der Schweizer Luftwaffe war auch Fokker. In Thun wird das Modell CV-E (in Lizenz bei K+W Thun gebaut) gezeigt – ein Stück aus einer Flotte von insgesamt 49 Flugzeugen, die zwischen 1933 und 1940 im Einsatz standen.

Ferner wird eine C-35 zu sehen sein, eine Konstruktion der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte K+W in Thun. Die Maschine ist ein zweisitziges Mehrzweckflugzeug in Doppeldecker-Auslegung der Schweizer Flugwaffe aus den 1930er und 1940er Jahren. Ihre Entwicklung begann 1936, und sie war ausgelegt für Aufklärung sowie Bombenwurf aus dem Horizontal- und Sturzflug.

Doch nicht nur in der Ausstellungshalle wird historisches fliegerisches Schaffen made in Thun zu sehen sein, sondern auch auf dem benachbarten Flugplatz: Da wäre

zum Beispiel die C-36, das letzte in Thun konstruierte, aber bereits in Emmen gebaute, Schweizer Armeeflugzeug.

Dann die Dewoitine D-26 mit dem Namen „Stadt Thun“. Weiter werden folgende Maschinen in Thun starten und landen, die zum Teil sogar in der Kyburgstadt stationiert

waren: Mustang P 51,

AT-16, C-36, Pilatus P-2 und

P-3, Pilatus PC-7, Pilatus Porter und natürlich die ikonischen gelben Maschinen vom Typ Bücker Jungmann, Jungmeister und Bestmann.

Jets wie F/A-18, Hunter, Vampire und Venom werden in der Luft zu bestaunen sein.



Die Dewoitine D-26 Nummer 284, die letztes Jahr auf den Namen „Stadt Thun“ getauft wurde





Präsidentenwechsel in LSGR

Fluggruppe Reichenbach: Auf Rémy Supersaxo folgt Manuela Gebert

Mitte März hielt die Fluggruppe Reichenbach ihre Hauptversammlung ab. Zwei Themen standen im Vordergrund: Die Flug-Ergebnisse aus dem letzten Jahr und die Wahlen der Vorstandsmitglieder.

Die Anzahl der Flugstunden lag deutlich tiefer als gewohnt. Der Vorstand forderte aus diesem Grund alle ganz dringend auf, wieder häufiger zu fliegen. Der Chef-Fluglehrer Bernhard Egloff wird ein Programm präsentieren, um möglichst rasch und effizient Trainings- und Checkflüge sowie Refresher durchführen zu können.

Das Highlight der HV war die Übergabe des Präsidiums von Rémy Supersaxo an Manuela Gebert. Wir freuen uns, zum ersten Mal in der Fluggruppe Reichenbach eine Frau als Präsidentin vorstellen zu dürfen.

Hier die gekürzte Abtrittsrede von Rémy:

Vor vielen Jahren habt Ihr mir das Präsidium der Fluggruppe anvertraut. Es war mir immer eine Ehre, diesen Dienst auszuführen, und ich habe mit euch zusammen zahlreiche spannende Momente genießen dürfen. Nun aber war es an der Zeit, dieses Präsidialamt weiterzugeben. Ganz besonders gefreut habe ich mich, dass Manuela Gebert sich schnell und voller Motivation für die Übernahme begeistern liess. Sie bringt mit ihrer reichen fliegerischen Erfahrung und ihrem breiten Wissen neuen Wind in unsere Fluggruppe, davon bin ich überzeugt. Ich habe versprochen, Manuela so lange wie gewünscht in die neuen Aufgaben einzuführen.



Rémy Supersaxo, der abtretende FGR-Präsi

Danke für das Vertrauen und eure tolle Unterstützung in all den Jahren!

Und hier die gekürzte Antrittsrede von Manuela Gebert:

Vor wenigen Jahren bin ich der Fluggruppe beigetreten und mit meinem Flugzeug schon unzählige Male auf unserem schönen Flugplatz gelandet und gestartet. Nicht nur, dass wir in Reichenbach fast immer Sonne haben und ich somit fast unbeschränkt fliegen kann: Was mir seit meinem Eintritt in die Fluggruppe gefällt, ist vor allem, dass ich sehr angenehme Begegnungen mit andern Mitgliedern habe. Sei dies an einem gemeinsamen Ausflug, am Jahreshöck oder auf dem Flugplatz vor dem Beizli. Fast immer treffe ich jemanden an, und wir sitzen noch gemütlich auf dem Bänkli, trinken etwas zusammen und tauschen unsere Erfahrungen und Erlebnisse aus.

Die Fluggruppe, der ich neu als Präsidentin vorstehen darf, ist in meiner Wahrnehmung ein herrlicher Verein aus unterschiedlichsten Personen mit der gemeinsamen Leidenschaft der Fliegerei. Die Geschicke des Vereins sind bis dato in guten Händen, dazu hat eine Generation vor mir beigetragen, und darum ist es nur recht, wenn wir jüngeren Semester uns nun auch engagieren, was ich mit Freude und Herzblut tun werde.

Ich freue mich, euch alle kennenzulernen, auf dem Flugplatz anzutreffen und Geschichten zu hören, wie es damals war und wie es morgen sein wird. Ich kann mit Mani Matter sagen „Mir si e Verein u i ghöre derzue“, und das sehr gerne!



Man kann sie durchaus als „First Lady“ bezeichnen: Manuela Gebert ist die erste weibliche Präsidentin





Caution: Glider Activity!

Eine unvergessliche „Frühherbst-Wanderung“ mit dem Segelflugzeug



Steckbrief des Autors:

Peter Böhlen, aktiv 1960-2005
in der SG Bern, 2006- 2015 in
der SG Thun, jetzt passiv SG
Thun.

4240 Stunden, 35 Jahre
Fluglehrer, hunderte Strecken-
flüge im Nationalen Segelflug-
wettbewerb NSFW, zahlreiche
Medaillen.

Sonntag, 12.9.1999, sieben Uhr morgens. Blick aus dem Fenster. Enttäuschend, was Petrus uns da vorsetzt. „Alto cumulus in Morgenröte getaucht“ heisst dieses Wettermenü. Na, wenn ich schon immer daherrede, der Tag solle erst am Abend gewertet werden, dann muss ich mich wohl auf den Flugplatz begeben.

Mit gemischten Gefühlen erreiche ich den Flugplatz und montiere meine Libelle, nicht ohne dass meine Blicke immer wieder zur Stockhornkette wandern. Entweder ist mein Blick klarer geworden oder das Wetter wird tatsächlich besser. Mir kann es nur recht sein. Meine Zielvorstellung: Engadin oder so, denn vor zwei Tagen war ich schon am Gotthard, im Südwallis und dann via Lötschental, Ebnefluh, Jungfrau und Mönch am Eiger.

Ich flog zwei Schleifen sehr nahe an der beeindruckenden Wand auf 3000 Meter, ohne Kletterer zu sehen. Die Bergsteiger für die Fernsehsendung waren halt schon oben. Auf

diesem Flug wurde ich zum Teil begleitet von Marcus Meyer auf einem Diskus. Auch Fritz Krebs entschied sich nach seiner Anfrage am Funk, das Büro mit seiner DG-800 zu vertauschen.

Aber jetzt zurück zum Sonntag: Nach den wie immer exakt durchgeführten Startvorbereitungen werde ich um elf Uhr in sehr ruhiger



Luftmasse zum Gurnigel geschleppt. Auf 2200 Metern, über der Wasserscheide, trenne ich mich vom Schleppflugzeug. Erste Kreise im noch schwachen, unruhigen Aufwind südlich des Gantrisch. Drei Achtel Cumuli auf etwa 2300 Meter. Die Basis wird sicher noch ansteigen. Die sonst sehr zuverlässige „Chemifluch“ oberhalb Boltigen gefällt sich in thermischer Enthaltbarkeit. Südlich der Kaiseregg, am Schafberg, ersteige ich mir aber die Sprunghöhe zum Hundsrügg. Schon jetzt die ersten taktischen Gedanken zum Traversieren des Hauptkamms.

Ideal wäre ja die Gemmi, denn erst ab Goppenstein ist die Basis hoch genug und steigt gegen Osten stetig an. Gegen Westen fällt sie meistens ab. Im Unterwallis behindern diese Bedingungen vielfach das frühe, zügige Vorankommen. Nach dem Mittag kann sich das wesentlich verbessern, je nach Streckenlage jedoch oft zu spät. Jetzt fliege ich zwischen Wassergrat und Giffhorn auf dessen Südseite und weiss seit geraumer Zeit, dass das vermutlich ein Fehler war. Die Morgenroute wäre: Wistättorn, Betelberg, Iffigenalp.

Der Bewölkung nach scheint mir die Gemmi unpassierbar, also konzentriere ich mich auf den Rawil. Etwas tief drehe ich über dem Hohberg bei der Iffigenalp in den mageren Aufwind. Im Steigflug bemerke ich 100 Meter unter mir ein eindruckendes Segelflugzeug: Martin Seiler von Biel-Kappelen mit seinem Ventus 2CM, dem wohl



Peter Böhlens Libelle H301 mit der Immatriculation HB-742, ein Flugzeug, das viel zu erzählen hat...



Der SKODA Kodiaq passt perfekt zum modernen Berner Oberländer Piloten...

Warum immer mehr Beo- Piloten einen SKODA fahren...

Sie haben es bestimmt schon selbst gemerkt, oder? Viele Ihrer Kollegen fahren einen SKODA. Dachten Sie vielleicht, es liege daran, dass der SKODA verhältnismässig günstig in der Anschaffung ist und einen guten Wiederverkaufswert hat? Sie haben recht: Das kann mit ein Grund sein.

Aber warten Sie erst einmal ab, bis Sie all die exklusiven SKODA-Highlights mit eigenen Augen gesehen, gehört und gefühlt haben: Zum Beispiel den ausgeklügelten Türkantenschutz, der Ihr Auto und das Ihrer Park-Nachbarn vor Ein- und Aussteigschäden schützt. Oder das In-Car-Kommunikationssystem, das den Fahrer in normaler Lautstärke mit den Fahrgästen im Fond plaudern lässt. Die kuschligen Schlaf-Kopfstützen, den phantastischen Fahrassistenten, und, und, und...



ŠKODA

Piloten gelten als technisch anspruchsvoll. Der SKODA erfüllt diese Ansprüche voll und ganz. Kommen Sie heute noch vorbei und überzeugen Sie sich selbst!

Forellensee-Garage AG

Thunstrasse 30

Tel. 033 722 18 48

3770 Zweisimmen

www.forellensee-garage.ch



besten Flugzeug dieser 18-Meter-Klasse. Mit diesem Gespann sollte ich mich besser nicht einlassen (Sehr guter Pilot und Hammerflugzeug).

Die erreichte Höhe und einige Finessen erlauben mir den Überflug der kleinen Senke 300 Meter westlich vom Mittaghorn. Solche Überflüge werden immer mit dem System „Kimme-Korn“ durchgeführt. Schweizer Soldaten sind also im Vorteil. Die Höhe bedingt, die Konturen des Passes auszufliegen und ich muss froh sein, über der Mittelstation der Bella-Lui-Bahn anzukommen. Vor mir liegt jetzt diese Mittelstation und die Basis bloss 100 Meter höher. Die tiefe Basis überrascht mich nicht, ist jedoch äusserst knapp. Aus vielen Flügen aber weiss ich, dass die Wolkenuntergrenze stufenartig ansteigt. Dieses Mal leider nur etwa 100 Meter. Beim Weiterflug auf 2350 Meter überholt mich Martin etwas höher.

Die auslaufende Krete bei Leuk bringt nur 50 Meter. Martin meldet vom Torrenthorn brauchbare Thermik. Also nichts wie hin. Die 150 Meter Höhengewinn am Torrenthorn kann ich sehr gut gebrauchen und folge der Waldgrenze, überspringe unverzüglich den Lötschental-Ausgang und erst nach der zweiten oder dritten Krete zeigt das Vario endlich das gewünschte Steigen an. Wie schon oft erlebt, werden die Bedingungen östlich Goppenstein wesentlich besser, und beinahe im Geradeausflug geht es weiter, allerdings immer noch mit der Ringeinstellung 0,5. Ohne

Flugschule Dientigtal

Franz Meyer 3753 Oey 033 681 19 76
www.flybeo.ch orionfs@bluewin.ch



- Für Grundschulung, Weiterbildung und Passagierflüge
- **Flugshop** im Burgholz: Headsets, Fliegerbücher...
- Lederkappen mit und ohne Funk für open Cockpits...

Shop für Gleitschirm, Delta, UL's und Motorfliegen



Kreise, eher steigend, folgen Riederalp und Bettmeralp. Ich drehe aber erst vor dem Eggishorn in den erwarteten Dreimeter-Schlauch ein. Martin verlässt diesen gerade auf 2900 Metern.

Das Goms lässt keine Wünsche offen, und in Münster schliesst Roland Bieri zu mir auf. Nicht verwunderlich mit dieser brandneuen DG-800. Nur knapp kann ich Roland folgen mit meiner Patina ansetzenden Libelle. Mit Jahrgang 1964 hat sie doch schon etliche Jahre auf dem Buckel.

Pizzo Rotondo, Cavannapass, Pizzo Lucendro, Fippia, Tremola, Sellasee und Ritomsee überfliegen wir mühelos. Als ehemaliger "Fussschweissantilo" (Minenwerfer) ist mir die Gegend da unten sehr vertraut.

Etwas sorglos folge ich der Krete zum Molare bei Faido. Roland quert den Lukmanier im Bereich der Passhöhe. Vor mir liegt eine lange Gleitstrecke über das breite Bleniotal in toter Luftmasse. Fehler oder nicht Fehler, das ist hier die Frage? Über fünf Minuten habe ich Zeit, darüber nachzudenken.

Zudem scheint das von mir anvisierte Rheinwaldhorn zurück zu weichen. Diesen Effekt kennen wir ja alle, denn das Wunschdenken eilt voraus. Die Höhe sinkt, und unter mir liegt die sehr unerwünschte Südluft. Endlich, auf 2450 Meter, erreiche ich knapp über den Felsen die





vorgelagerte Krete. Die ein bis zwei Meter Steigen empfinde ich als fürstlich. Die Adula mit dem Rheinwaldhorn als höchsten Punkt auf 3400 Meter ist die südlichste vergletscherte Erhebung der Region. Die Basis der Zweiachtel-Bewölkung liegt jetzt auf 3500 Meter. Mit 3200 Metern lässt sich das Rheinwaldhorn nördlich umfliegen, und Roland trifft wieder mit mir zusammen.

Interessant ist, dass sich kleine Fehler, andere Routen und andere Beurteilungen häufig aufheben. Längs der nach Osten laufenden Krete lustwandeln wir zum Valserhorn.

Das grosse, blaue Loch östlich vom Beverin erleichtert den Entscheid zur Umkehr. Wir wenden am Bärenhorn, das ausnahmsweise heute seinen freien Tag hat. Kaum Thermik! Beim Anblick des Bärenhorns glaubt man, die Spillgerten seien von Nachtbuben an den Hinterrhein gestellt worden!

Martin Seiler fliegt mit seinem Rennboliden weiter bis Samedan. Seine Bemerkung am Funk: „Es nimmt mich wunder, wie man da wieder nach Hause kommen soll.“ Vielleicht denkt er an das im September frühe Thermik-Ende. Erstaunt bin ich ab seinem Funkspruch, ist doch sein Renner mit einem Motor bewaffnet; erfreut bin ich, dass er als Segelflugpilot fühlt und denkt. Tatsache für mich aber ist, dass das reine Segelflugzeug und das Segelflugzeug mit Motor nicht mehr die gleiche Art des Fliegens darstellen und daher nur noch schlecht oder kaum mehr vergleichbar sind. Die Zeit scheint zu vergehen und die Segelflug-Puritaner werden langsam zu einer aussterbenden Spezies. Ob da nicht etwas verloren geht?

Roland schlägt noch einen Haken und wir verlieren uns.

Mein Hinflug entspricht fast der südlichsten Variante beim Flug ins Engadin. Diese Variante wäre: Ritomsee, Molare, Rheinwaldhorn Südseite, Splügenpass, Juf, Stallerberg, Bivio und Julierpass. Für den Rückflug wähle ich die Mittelvariante Vals, Medel Nordseite, Piz Gannaretsch westlich der nach Süden ansteigenden Lukmanierstrasse, Val



Nalps mit dem gleichnamigen Stausee. Heute unwichtig, aber bei Wind vielfach entscheidend.

Das Stichtal Val Nalps ist besser als das gegen den Süden durch den Lukmanierpass offene Val Medel. Die Nord-Süd verlaufende Krete des Piz Gannaretsch gibt häufig die Ausgangshöhe zum Überfliegen des ganzen Gotthardmassivs, das schon oft seine Tücken gezeigt hat. Ohne jegliche Mühe quere ich heute diese alpenzentrale Bastion und schraube mich an den Saashörnern wieder auf 3500 Meter. Von Osten kommend, ist dieser südlich der Furka liegende Bereich fast immer die Tankstelle.



Das von den vielen Abenteuern etwas mitgenommene Cockpit der Libelle aus dem Jahr 1964 mit der geschichtsträchtigen Seriennummer 1...



Beim Überfliegen der Furka wähnt man sich schon fast zu Hause, was natürlich noch lange nicht der Fall ist.

Das Haslital sieht heute nicht besonders vielversprechend aus, zudem möchte ich ja noch ins Südwallis. Aber auch die Südseite des Goms ist eher schlecht und mit einigen Frakten versehen. Wahrscheinlich hat es schon örtlich geregnet. Roland in der Nähe von Binn bestätigt: Die Nordseite ist sicher besser! Dann eben die Nordseite. Gleitschirme markieren die Aufwinde und erleichtern den Weiterflug zum Eggishorn, das gegen Abend schlechter ist als sein Ruf. Könnte da die "Nietlispach-sche Eisbrise" ihre kalten Pfoten im Spiel haben?

Das Wiwannahorn südlich vom die Gegend beherrschenden Bietschhorn bringt aber noch satte zwei bis drei Meter Steigen bis auf 3000 Meter. Wilerhorn/Hohgliefen, der Abflugpunkt zum Überqueren des

86339



 **Baloise Bank SoBa**

Marco Zürcher
Kundenberater

Agentur Gstaad-Saanenland
Tel. +41 33 748 45 14
marco.zuercher@baloise.ch

**Sicherheit in allen Lebenslagen.
Mit unserer persönlichen Beratung.**

www.baloise.ch

 **Basler**
Versicherungen

**Lasern – Biegen –
Schweissen**



Aarestrasse 7, 3627 Heimberg
Tel. 033 439 02 50 Fax 033 439 02 59

Wir sind da für GROSS und Klein

Natürlich sind wir stolz darauf, unter anderem die Luftfahrt- und Maschinenindustrie mit auf Mass gelaserten Teilen beliefern zu dürfen.

Doch seit unserer Firmengründung vor 25 Jahren sind wir genau so gerne für Einfamilienhausbesitzer und Kleinunternehmer da.

Von exklusiven Pizza-Öfen über formschöne Geländefüllungen bis zu extravaganten Blumentöpfen, die perfekt zu den Fenstersimsen aus demselben Material passen, können wir Ihnen alles liefern.

Fragen Sie einfach unseren Geschäftsführer Reto Reusser um Rat. Er hilft Ihnen gerne bei Ihrem Projekt. Reto ist übrigens Privatpilot und darf selbstverständlich von seinen AeroBeo-Kollegen geduzt werden.

info@resax.ch



Lötschenpasses ist bald erreicht. Wie fast bei jeder Passquerung optimiere ich mit Versetzen der Kreise Richtung Hindernis, beim letzten Kreis wenn möglich noch mit Beschleunigung der Fahrt im Aufwind.

Wie meistens, liegt die Bewölkung am Doldenhorn auf, aber genügend grosse Löcher gestatten den sicheren Überflug des Passes. Nördlich des Übergangs melde ich meine Position Roland, ebenfalls die Meteo-Info.

Jetzt habe ich das Belpmoos in der Tasche. Der Niesensattel muss noch überflogen werden, dann ermittle ich mit meinem ultramodernen, ohne Gehäuse auskommenden, absolut undigitalen Endanflugrechner die zu fliegende Geschwindigkeit, den MacCready-Wert. Alle fünf Kilometer von mir getaktet, gleicht dieser Rechner sehr stark einem Rechenschieber! Natürlich ist es der Rechenschieber der SG Bern. Mit v.max bringe ich die Höhe nicht mehr ganz weg und ziehe um 16:30 Uhr über dem Belpmoos auf.

Dieser 12. September hat mir den prächtigsten Flug des Jahres beschert, und dieser Flug wird mir, wie die ganze Schönwetterperiode, noch lange in Erinnerung bleiben.



Bitte denkt daran:

Seit dem 28.3.2019 gelten auf vielen Flugplätzen neue Funk-Frequenzen! Mit einer veralteten Karte fliegen zu gehen, ist riskant.

Sorgt auch dafür, dass Euer AIP nachgeführt ist, respektive dass die Datenbanken Eurer Navigations-Apps aktuell sind!



Nachruf Martin Lips

von Werner Guggisberg

Am 15. Oktober 1934 wurde Martin Lips in Steffisburg geboren, wo er auch aufwuchs.

1951 absolvierte er die Fliegerische Vorschulung, und 1957 erwarb er das Brevet als Jet-Militärpilot. An der ETH Zürich absolvierte er ein Studium zum Kulturingenieur. 1969 folgte die Umschulung auf die Helikopter Alouette 2 und 3.

1967 trat er in die Segelfluggruppe Thun ein, und bereits ein Jahr später wurde er an der Hauptversammlung zum Obmann gewählt.

1972 finanzierte Martin der Segelfluggruppe Thun ein neues Schleppflugzeug: Eine Robin DR-300, die HB-EMQ, die er der SG zur Verfügung stellte. Die Fluggruppe musste den Zins aufbringen und eine angemessene Amortisation leisten. Ebenfalls musste sich die SG verpflichten, ihm die Robin bei guter Finanzlage abzukaufen. Diese Robin wurde 2017 und 2018 totalrevidiert und erstrahlt seither in neuem Glanz.

Ebenfalls zu Beginn der 70er Jahre kaufte sich Martin eine Standard Libelle HB-968 und erflog damit 1971 das „Gold C“.

Martin war nicht nur Segelflieger, er war auch begeisterter Segler auf dem Wasser. Mit seiner Jacht segelte er von Basel bis Skandinavien.

Martin war als Kreisgeometer tätig und hatte in Münsingen ein eigenes Vermessungsbüro. Als Mitglied des Gemeinderates von Münsingen stellte er der Allgemeinheit seine Dienste zur Verfügung.

Im Alter von 60 Jahren gab Martin das Fliegen auf.



*Martin Lips
1934-2019*



Am 30. Januar 2019 ist Martin im Beisein seiner Frau Christine für immer eingeschlafen.

Die Segelfluggruppe Thun verliert mit Martin Lips einen lieben Kollegen, der mit seiner besonnenen Art sehr viel zum Gedeihen unserer Fluggruppe beigetragen hat.

Danke Martin, dass Du Teil der SG, Teil von uns warst!



Say again. . . der kleine ATC-Reminder

- ☆ *Wenn man einen „Flight Information Service“ oder einen Militärflugplatz aufruft, sollte man nicht sofort sein Anliegen vorbringen, sondern vorerst nur die Station und das eigene Rufzeichen kommunizieren, also zum Beispiel „Zurich Information, HB-KLM“.
Erst wenn der Controller mit „HB-KLM, Zurich Information, pass your message“ antwortet, gibt man sein Anliegen durch.*

Warum ist das wichtig? Weil diese ATC-Stationen oft auf mehreren Frequenzen tätig sind. Das heisst, der Controller könnte gerade mit einem anderen Funkspruch beschäftigt sein und würde Deinen Request nicht mitbekommen.

Aber Achtung: Das gilt wirklich nur für die beiden genannten Fälle: allen anderen Controllern gehst Du auf die Nerven, wenn Du nicht gleich zur Sache kommst!

IDEEN
DIE SICH ABHEBEN



Wir inszenieren Einzigartigkeit. ■ mmarketing.ch ■ 3780 Gstaad



Redaktionsschluss
Heft Nr. 3/19
23. August 2019

Bitte reserviere bis Ende Juli den Platz für Deinen Beitrag!
hpz@hpz.com

Adressen Aero Club Berner Oberland:

Funktion	Mitglied	Adresse	E-Mail
Präsident AeBO	Marco Zürcher	Bodestrasse 4, 3780 Gstaad	marco.zuercher@hotmail.com
Vize-Präsident AeBO	Hans Fuchs	Rosenbergstrasse 123a, 8212 Neuhausen	famfuchs@bluewin.ch
Mitgliedersekretär AeBO	Marcel Blaser	Längimoosstrasse 9, 3075 Rüfenacht	marcel_blaser@bluewin.ch
Redaktor AeBO	Hans-Peter Zimmermann	Unterbortstrasse 24, 3792 Saanen	hpz@hpz.com
Revisor AeBO	Andreas Bangerter	Sonneggweg 1 b, 3110 Münsingen	abangerter81@gmail.com
Revisor AeBO	Harald von Siebenthal	Allmendingenstrasse 47, 3608 Thun	haraldvs@gmx.net
Präsident Motorfluggruppe Thun (MFGT)	Alexander Harte	Hofacherweg 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	Mösil 14, 3111 Tägerschi	hlang@bluewin.ch
Präsident Bucker Fan Club Thun (BFC)	Beat Knutti	Entschwil 82 a, 3755 Horboden	beat.knutti@bluewin.ch
Präsident Modellfluggruppe Thun (MGT)	Jürg Blatter	Zelgstrasse 4, 3612 Steffisburg	juerg.blatter@blatterelectronic.ch
Präsidentin Fluggruppe Reichenbach (FGR)	Manuela Gebert	Spitalackerstrasse 74, 3013 Bern	m.gebert@geberrchtsanwaelte-ag.ch
Präsident Motorfluggruppe Obersimmental (MFGO)	Harald von Siebenthal	Allmendingenstrasse 47, 3608 Thun	haraldvs@gmx.net
Präsident Alpine Segelfluggruppe Zweisimmen (ASGZ)	Jakob Frauchiger	Finkenweg 5, 3652 Hilterfingen	jakob.frauchiger@bluewin.ch
Präsident Fluggruppe Saanen (FGS)	Robert Möhl	Im Schönengrund 16, 8303 Basserdorf	rhmoehl@bluewin.ch

Richtig versichert?

Fragen Sie unsere Fachspezialisten – auch für Luftfahrt
Walter Schneider oder Marc Herzig

Generalagentur Fred Schneider

Länggasse 2A, 3601 Thun

Tel. 058 357 17 02, Fax 058 357 17 18

www.luftfahrtversicherungen.ch

Allianz 



Lust auf etwas Erfrischendes?

EGLI Haustechnik AG

**HEIZUNG SANITÄR
ROHRLEITUNGSBAU**

Fährenstrasse 22
3613 Steffisburg

Tel. +41 (0) 33 437 55 52
info@egli-haustechnik.ch

P.P.

CH-3780
Gstaad

DIE POST 

Post CH AG

Wasserschäden vermeiden

Gebäude und Infrastruktur schützen

NEU
Temperatur
Feuchtigkeit
überwachen



- Wassermeldesysteme
- Funksensoren & SMS-Meldung

www.telma.ch

telma
 electronics