

>>Alp-Air Bern

Nun ist also bereits ein halbes Jahr New Alp-Air vergangen. Trotz anfänglicher Schwierigkeiten, vor allem mit der Umstellung und der Ablösung, sind wir gut gestartet und haben Freude am Betrieb. Die Zahlen sind eher besser als in den vergangenen fünf Jahren, was uns für die Zukunft zuversichtlich stimmt.

>>AT-3

Dies ist die erste Photo unseres ersten Flugzeuge. Für die Probeflüge ist es noch polnisch immatrikuliert. Sobald wir die Flugzeuge von Polen in die Schweiz bringen, fliegen sie unter Schweizer Hoheitszeichen mit den Kenn-



Der HB-SRA noch polnisch

zeichen: HB-SRA, HB-SRB und HB-SRC. Die Vorbereitungen für die Übernahme der Flugzeuge laufen auf Hochtouren. Am 14. Juli wird der, für die Abnahme zuständige BAZL Inspektor mit Willy Kunz nach Polen fliegen. Läuft alles nach

Plan, werden die ersten beiden Flugzeuge am Sonntag, 19. Juli ca. um 17 Uhr in Bern eintreffen. Der dritte folgt dann ca. 10 Tage später und wird von Andy Bourquin heimgefliegen.

>>Einführung AT-3

Da für unsere Operation vor allem der Motor und dessen Bedienung noch den meisten unbekannt ist, haben wir die Einführung, resp. Einweisung auf den neuen Flugzeugtyp folgendermassen geplant.

Groundcourse und praktische Einweisung. Für alle diejenigen, die das Flugzeug fliegen möchten, sind beide Teile obligatorisch. Die Einweisung wird von Willy Kunz durchgeführt.

Folgende Daten stehen vorerst für den Groundcourse zur Verfügung:

Donnerstag, 09. Juli 19 Uhr

Mittwoch, 22. Juli 19 Uhr

Freitag, 24. Juli 19 Uhr

Dienstag, 28. Juli 19 Uhr

Weitere Daten werden im Flube publiziert.

Gerne erwarten wir eure Anmeldung telefonisch, 031 960 22 22 oder per Mail, flugbetrieb@alp-air.ch.

Der Groundcourse ist gratis!

Immer wieder werden wir nach dem Mietpreis der neuen Flugzeuge gefragt. Pro Minute werden es Fr. 3.70 (exkl. MwSt) sein. Bis Ende August gilt ein Einführungspreis von 3.33 (10%Rabatt)/Min.

>>Bravo



Grundschüler, die auf dem Bravo angefangen haben, können ihre Ausbildung, sofern sie wollen, auf dem Bravo zum bisherigen Preis fortsetzen und abschliessen. Für alle anderen Bravopiloten gilt ab Benützbarkeit der AT-3 ein Preis von Fr. 4.40 pro Minute.

>>Willkommen/Einladung

Wir freuen uns, euch einzuladen am

Sonntag, 19. Juli ab ca. 1630 Uhr zu einer Bratwurst mit Bier/Mineral, um unsere HB-SRA und HB-SRB, sofern die BAZL Abnahme konform abgewickelt werden konnte und uns der Wettergott nicht im Stich lässt, willkommen zu heissen. Feiert mit uns! Vorher nachfragen, obs geklappt hat.

>>Mixerfunktionstest beim Run-up

In letzter Zeit stellten wir vermehrt fest, dass bei der Mixer-Funktionskontrolle beim Run-up ein Abfall bis zu 500 Rpm produziert wurde. Ein solch extremer Tourenzahlabfall kann zu Motorschäden führen. Richtig ist langsames Mixen bis max. 50 Rpm Abfall. Weshalb? Z. B. Archer mit Takeoffpower 2200Rpm sind 2000 Rpm beim Run-up eine zu hohe Leistung, um mit dem Mixer auf so „arm“ zu leanen.

>>Critical Part, Zugang zum Flughafenareal ab 1. Juli 09

Lange Zeit sah es so aus, als ob jeder unserer Kunden, ob Pilot mit Badge, ob Flugschüler, Schnupperpilot oder Rundflugkunde ab 1. Juli ein Screening des Gepäcks und seiner selber hätte durchlaufen müssen. Erfolgreich haben sich verschiedene Stellen mit dem Argument der Verhältnismässigkeit dagegen gewehrt. Trotzdem wird es Änderungen geben: Ab 1. Juli erfolgt der Zugang zu unseren Flugzeugen via Infozentrale. Dort müssen die Namen des Piloten und der Passagiere hinterlegt werden. Das Drehkreuz vom Gärtli direkt auf den Tarmac ist nur noch oneway, d.h. für den Ausgang benützbar.

>>Webcam

Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass es die Aufgabe des Flughafenbetreibers wäre, Webcams zu montieren. Damit Ihr aber weiterhin sehen könnt, wie das Wetter auf dem Platz ist, werden wir sobald möglich eine neue Kamera installieren.

>>Flugzeugabstellplätze

Wie ihr wahrscheinlich bereits gesehen habt, stehen die Flugzeuge wieder mit der Nase Richtung Hangar ausser auf den Pätzen B1 und B2. Damit den Flugzeugen trotz der dahinterstehenden Jets nichts passieren sollte, wurden 2 Windabweiser montiert. Bitte tragt äusserste Vorsicht beim Zurückschieben, damit ihr nicht mit dem Seitenleitwerk einen dieser Windabweiser touchiert.

>>Erfolge seit 01.03.09

First Solo

Bacikovsky Demian

Cathomen Reto

Hennig Amani

Murri Reto

Noll Philippe
Christen Charlotte
Gabi Yves

PPL

Geiger Dominique
Zartl Harry
Clemann Samuel

CPL

Furrer Andreas

>>Jahresprogramm

Inselhüpfer Nordsee – **ausgebucht**

Dänische Südsee – **ausgebucht**

Landen und Starten entlang der Rhone 15. August
Ladiesflight, steht auch Männern offen, 22./23. August
Griechenland 19. – 27. September

>>Unbekannter Osten

Am 8. Juni startete die CLU Richtung unbekannter Osten. Dass das ein Erlebnis würde, wussten wir im voraus. Schon im Januar starteten wir eine Anfrage an die AOPA Rumänien und Bulgarien, um uns mit den Einreise- und Überflugsbestimmungen in diesen Ländern vertraut zu machen. Leider erhielten wir keine entsprechenden Antworten. Internet sei Dank machten wir die Homepages und Mailadressen der jeweiligen Aviation Authority ausfindig. Nach intensivem Mailkontakt hatten wir alle entsprechenden Bewilligungen, die letzte kam 2 Tage vor Abflug aus der Türkei. Überall mussten wir Einflugspunkt, Flugstrecke, Landeplatz, Alternate und alle Flugzeugdaten hinterlegen. Dies wäre bei IFR-Flügen nicht nötig gewesen, da wir aber beabsichtigten, den grössten Teil der Reise VFR zurückzulegen, war der Papierkrieg enorm und wurde eigentlich nur auf dem Flugplatz Sabiha Gölcan in Istanbul noch übertroffen. Es konnte also losgehen. Die Wetterbedingungen in der Schweiz waren nicht ganz so toll, wie wir uns das erhofft hatten. Wir suchten nach Löchern, nach Wolkenstrassen und schafften es schliesslich über Innsbruck, Brenner und dem Kantal nach Pula Kroatien, wo uns strahlendes Wetter erwartete. Der Flug entlang der Küste – einfach phantastisch nach all den Wolken und Ausweichmanövern.

Nach einem kurzen Tankstop gings weiter durch Kroatien Ungarn, scharf der serbischen Grenze entlang nach Timisoara in Rumänien, wo wir vom Gesang der selten gewordenen Nachtigall begrüsst wurden. Schon bald war uns klar, dass VFR-Fliegerei in Rumänien parktisch inexistent ist. Am nächsten Morgen erlebten wir ein amüsantes Betanken unseres Flugzeuges. Auf einem Gabelstapler wurde ein Fass AVGAS



Betankung in Timisoara

herangefahren. Um für die Pumpe genug Strom zu erhalten, zapften die Fueller kurzerhand die Batterie eines alten Merz an. Es funktioniert auch so. Ein langer IFR Flug über

die Weite Rumäniens folgte. Sehr viel unbebaute ungenutzte Fläche, dazwischen Strassendörfer aber eigentlich wenig Abwechslung. Dann tauchte das Schwarze Meer auf. Farben wie aus dem Bilderbuch, dann ab Burgas Heading South gegen die Türkei. Besonders spektakulär war das Vectoring über die ganze Stadt Istanbul, Minarette so weit das Auge reicht, rechts von uns der grosse Platz Atatürk, links der Bosphorus mit unzähligen Schiffen – ein einmaliges Erlebnis. Einmalig waren dann aber auch die Gebühren für Handling/Strecke/Nightstop und Landing, was aber durch den Fuelpreis noch deutlich übertroffen wurde. Wir gehen davon aus, dass wir übers Ohr gehauen wurden und uns der Liter zum Preis der Galone verkauft wurde. So what! Istanbul hat uns als Stadt fasziniert, in kurzer Zeit sammelten wir viele Eindrücke und alle von uns werden, wenn möglich, früher oder später zu einem etwas längeren Aufenthalt zurückkommen. Weiter gings dann dem Schwarzen Meer entlang via Burgas nach Constanta, dem wohl bekanntesten Seebad Rumäniens. Hier genossen wir einen ganzen Tag Ruhe, Baden im Meer (bereits am frühen Morgen), Autofahrten über holprige Strassen, durch ärmliche Dörfer und eine Schifffahrt im tier- und pflanzenreichen Donaudelta. Tags darauf flogen wir in einem kurzen Hüpfer nach Tulcea, da dies der einzige Platz in der Nähe war, wo wir genügend



Avgas tanken konnten, um unseren Weiterflug nach Krakau zu gewährleisten. Wenn im AIP Avgas steht, heisst das noch lange nicht, dass Avgas auch erhältlich ist, müsste doch meistens das Avgas erst, wie in Timisoara, aus Bukarest per Fass angeliefert werden. Armin war der Pilot fürs nächste Leg. Es scheint, dass er ein Abonnement für Wolkenflüge und schwierige Meteoconditions hat. Er wollte ein IFR-Leg einbauen und konnte auch so richtig IMC geniessen. Ein Grenzfall, was einmotorig ohne Enteisierung und Radar möglich ist. Armin hatte riesig Spass und war vollkommen begeistert. Beeindruckend war dann auch der Szenenwechsel, vom ärmlichen Rumänien ins wirtschaftlich und politisch doch recht etablierten Polen. Die Felder waren wieder grün, die Besiedlung dichter, einzelne Swimmingpools vor den Häusern und vorallem Blumen. Nach einem Besuch des Konzentrationslagers Auschwitz, der uns bedrückte und nachdenklich stimmte, verliessen wir Polen weiter Richtung Westen nach Brno in Tschechien. Die Fuel und Handlingspreise wurden langsam wieder moderater, dafür der Hotelzimmerpreis deutlich höher. Die letzten Etappen verliefen völlig unproblematisch Brno-Nürnberg-Bern. Eine eindruckliche, ereignisreiche Woche fand beim Bier und Papierkrieg seinen friedlichen Ausklang. Fazit: Der Osten ist zwar interessant aber absolut nicht geeignet für die VFR- resp. Kleinaviatik. Die Kosten sind exorbitant.