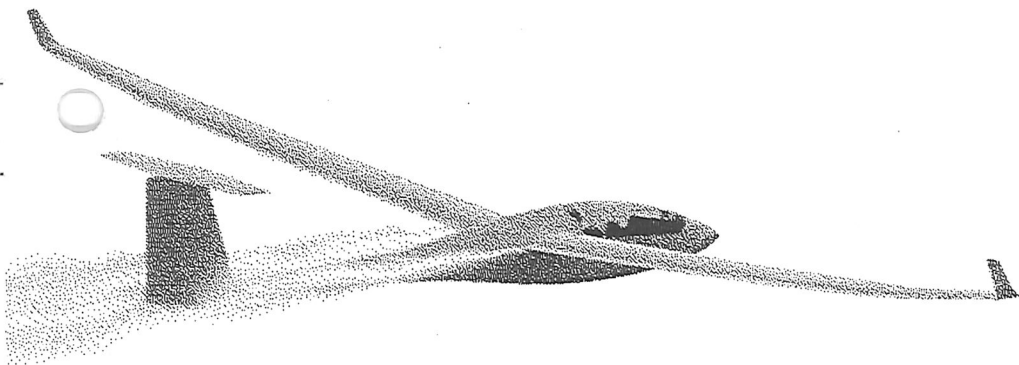


Dezember 1997

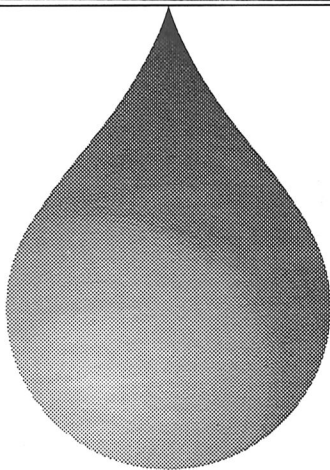


Glider
NEWS

SEGELFLUGGRUPPE BERN

Tätigkeitsprogramm 1997/98

Dezember 27.	18.00 Uhr	Altjahresapéro/Essen mit Gästen
Dez. 97 bis März 98		Weiterbildungsthemen nach spez. Programm
Februar 98		SG- Abend
März 98	6. 19.30 Uhr	Hauptversammlung SG Bern
	14.	Montage, Schleppilotenrapport und Ansaufen
April	4.-18.	Lager Tessin (anmelden bei C. Hammerschlag)



Ihre Heizöl-
.....
Lieferanten in der Region –
.....
Ein starkes Trio
.....

Fr. Schneider AG Telefon 031-705 23 33
Martin Läderach AG Telefon 031-838 30 30
Oppliger Söhne AG Telefon 031-790 01 01

Liebe Mitglieder, liebe Freunde der SG Bern

Bitte konstruktiv statt destruktiv!

Es gibt es in der SG verschiedene Leute, die beschäftigen sich in der Freizeit mit grossem Zeitaufwand mit diversen Belangen zum Wohle der SG Bern. Und es gibt viele Mitglieder, welche konstruktive Vorschläge zur Lösung von anstehenden Problemen in die SG einbringen. Es gibt auch Vorstandsmitglieder, die stundenlang in ihrer Freizeit versuchen, Konzepte fürs Jahr 2000 und danach auszuarbeiten, welche Listen nachführen, Rechnungen und Briefe schreiben, mit SG-Leuten oder Partnern der SG stundenlange Sitzungen führen, manchmal auch nur zur Wahrung des Istzustandes.

Auf der andern Seite gibt es auch Leute in der SG, welche sich an einer etwas ungewohnten Formulierung für die Einladung zum Windentag oder zum Bautag II stossen, oder es gibt Mitglieder, welche die Arbeit des Vorstandes aus Prinzip destruktiv kritisieren. Zu welchen Leuten gehörst Du?

Winterzeit, Zeit der Flugzeugwartung, Zeit der Vorbereitung auf die nächste Saison, Zeit der mentalen Weiterbildung, des Nachdenkens, der Ruhe!

Wie wäre es, wenn auch Du Dir Gedanken über die Zukunft der SG Gedanken machen würdest?

Das Vorstandsteam ist bereit für Investitionen in konstruktive Kritik und Gespräche, welche uns alle in eine gute Zukunft führen können.



Für die kommenden Festtage und für den Jahreswechsel ins 1998 wünsche ich allen Mitgliedern und Freunden der SG Bern alles Gute!

Euer Präsi
Peter Dürig

Saanenlager - wohin ?

von Peter Ryser

Einleitung

1997 wurde das 50. Saanenlager durchgeführt. In allen bisherigen Berichten wurde das Saanenlager gelobt.

Ich selbst bin sehr gerne in Saanen und bin überzeugt, dass das Saanenlager auch in Zukunft eine Berechtigung haben wird. Jedoch haben sich die Rahmenbedingungen des Segelfluges in den letzten Jahren deutlich verändert, weshalb ich mir im folgenden gestatte, die Situation kritisch zu beleuchten und daraus einige Schlussfolgerungen zu ziehen.

Ich möchte daran erinnern, dass ein Antrag von mir, den Segelflugbetrieb mit Gruppenflugzeugen - auch mit Spitzenflugzeugen - während des Saanenlagers in Belp zu ermöglichen, nur knapp gescheitert ist und eine grosse Minderheit der Meinung war, man solle einen Querschnitt unseres Flugzeugparks während des Lagers in Belp belassen.

Vorgestern

Das Saanenlager wurde vor 50 Jahren ins Leben gerufen, um den Alpensegelflug zu ermöglichen. Wie kürzlich nachzulesen war auch, um die Kosten des Alpensegelfluges zu senken: die Segelflieger mussten nicht mehr ins Enga-

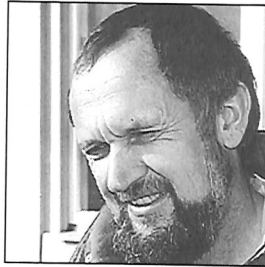
din reisen. Dass das Lager im Sommer organisiert wurde, hatte neben ferientechnischen Aspekten auch meteorologische Gründe. In der Sommersaison ist die Wetterlage im Mittelland stabil. Gute Thermik bildet sich über grösseren Erhebungen - Voralpen und Alpen. Das zur Verfügung stehende Flugmaterial gestattete im allgemeinen Streckenflüge kaum - insbesondere in den Alpen - und war einigen ganz wenigen Spitzenpiloten vorbehalten.

Ich selbst war das erste Mal 1968 für eine Woche im Saanenlager. Ich absolvierte drei Flüge: den Ein-

weisungsflug mit Peter Schmid, einen Passflug mit einem Herrn Oesch und einen Leistungsflug mit der Ka-8: Saanen - Spitzhorn - Rüblihorn.

In dieser Zeit startete männiglich oft erst nach 1200h, denn alle anwesenden erfahrenen Piloten und Fluglehrer verkündeten mit Überzeugung, dass man erst starten könne, wenn der Hornberg ziehe. Nur der Housi startete früher - landete auch als Letzter - und erzählte dann vom unheimlich weit entfernten Wallis hinter den Bergen mit den sieben Zwergen - für mich etwas märchenhaft anmutend.

Man hörte in dieser Zeit auch etwa von grösseren Streckenflügen, welche von



Schänis, Grenchen oder dem Birrfeld aus unternommen worden seien - woraus man schloss, dass leider Bern ein sehr ungünstig gelegener Startort für Streckenflüge sei.

Eine weitere hartnäckig verbreitete Meinung war auch: Segelflug in den Hochalpen sei erst im Hochsommer möglich - denn der Schneebremse im Frühling die Thermik zu stark.

Es war nichts als logische Konsequenz, dass man in Belp im Sommer den Flugbetrieb einstellte und komplett nach Saanen verlagerte.

Gestern

Die technische Entwicklung im Segelflug änderte sprunghaft mit der Kunststofftechnologie. Die realisierbaren Profile erlaubten ungeahnte Gleitwinkel und Fluggeschwindigkeiten. Die durchschnittlichen Distanzen im Streckensegelflug änderten enorm. Wurden an Nationalen Segelflugwettbewerb 1970 von 78 Teilnehmern im Durchschnitt 188km/Flug gemeldet, waren es 1980 schon 130 Teilnehmer mit 364km/Flug und 1990 225 Teilnehmer mit 427km/Flug. Obwohl die Teilnehmerzahl in den letzten Jahren etwas rückläufig gewesen ist, hat die durchschnittliche Flugdistanz weiter zugenommen.

Durch die grösseren Reichweiten wurde der Startort unwesentlich resp. verschob sich sogar. Für einen Flug in der Grossregion Berner Oberland - Wallis - Graubünden kann man genausogut von Belp, Thun, Kägiswil, Saanen, Bex, Gruyères,

Sion, Münster, Samedan, Bad Ragaz oder Schänis aus starten. Es ist sogar günstiger, am Rand einer Grossregion zu starten als mittendrin: die Thermik entwickelt sich normalerweise zuerst in den Voralpen und dann erst in den Alpen. Nicht selten fliegt man von Belp aus schon im Simmental auf Strecke bevor in Saanen überhaupt gestartet werden kann.

Belp hat sich - entgegen früher verbreiteter Meinung - als idealen Startort herausgestellt: Jura-, Mittelland-, Voralpen- und Hochalpenflüge sind gleichermaßen möglich. Die entsprechenden Wettersituationen können optimal genutzt werden. Flüge bis 700km wurden schon realisiert.

Heute

Diese Entwicklung hat auch den weniger leistungsflugorientierten Piloten erfasst. Heute fliegen sehr viele Pilotinnen und Piloten auch der SG Bern zum Plausch von Belp startend in die Hochalpen - und zwar während der ganzen Saison.

Alpeneinweisungen sind von Belp aus genausogut möglich wie ab Saanen. Zudem leihen sich etliche Piloten ein Flugzeug aus und verbringen Ferien in Österreich, Italien, Frankreich oder auch Spanien.

Seit Jahren zeigt sich im übrigen, dass auch an besten Tagen längst nicht alle Gruppenflugzeuge in Saanen bewegt werden - auch Hochleistungsflugzeuge wurden keineswegs mehr voll genutzt. Wer argumentiert, dass meinen Anlie-

gen doch 1997 Rechnung getragen worden sei, indem eine Schleppmaschine in Belp stationiert wurde und einige Gruppenflugzeuge in Belp belassen worden seien, muss ich entgegenhalten: Die Information, dass in Belp Flugzeuge zurückbleiben, und welche es seien, wurde nicht oder höchstens mündlich einige Tage vor Saanenlagerbeginn veröffentlicht.

Es wurden nur Anfängerflugzeuge in Bern belassen. Und gerade Anfänger können kaum selbst Betrieb organisieren. Leistungsflug war ohnehin unmöglich, wurde doch kein einziger Barograph zur Verfügung gestellt. Der B4 wurde zudem unverzüglich nach Saanen geholt, nachdem einer Schaden genommen hatte.

Morgen

Es gibt heute keine Gründe mehr, dass der Segelflugbetrieb der SG Bern mit Gruppenflugzeugen in Belp während eines Monats in der Hochsaison - d.h. während 1/8 der Saison - nicht vollumfänglich gewährleistet ist. Dabei heisst vollumfänglich Schulung, Anfänger- und Plauschflug, Leistungsflug.

Einige aufgeworfene Fragen sollen dies belegen:

- Weshalb soll ein Anfänger die Pauschale lösen, wenn er ja in Saanen während eines Monats nicht fliegen darf und in Belp für ihn fliegen praktisch unmöglich ist?

- Weshalb soll einem Leistungspiloten, welcher seine Ferien nicht in Saanen verbringen möchte oder kann, zugemutet werden, für einen einzelnen Flug

- 200 km Autofahrt

- Fr. 100.- Lagergebühr

- Ungewissheit über die Verfügbarkeit eines Flugzeugs

auf sich zu nehmen, bei voller Bezahlung der Pauschale sowie ev. schlechteren Startbedingungen in Saanen?

- Weshalb sollen Schüler gerade in der besten Schulungszeit nicht ausgebildet werden können?

- Es befinden sich nie mehr als die Hälfte der Pauschalpiloten gleichzeitig in Saanen. Weshalb soll der zuhausegebliebenen Hälfte nicht anteilmässig der Flugzeugpark zur Verfügung stehen?

- Ein häufiges Szenario ist etwa folgendes: Ein Pilot verbringt eine Woche Ferien in Saanen. Drei Wochen während des Saanenlagers in Bern. Er möchte in der Bernerzeit auch fliegen. Weshalb soll dies nicht möglich sein?

- Was spricht dagegen, wenigstens als Versuch während 1-3 Jahren einmal eine ganz andere Struktur im Sommer auszuprobieren?

Der Segelflug ab Belp ist heutzutage mindestens so optimal wie ab Saanen, möglich. Zudem gehören die Kostengründe längst der Vergangenheit an. Ab Saanen zu fliegen kommt deutlich teurer als ab Bern.

Antrag an die HV 1998 für eine zweijährige Versuchsphase zur Gestaltung des Saanenlagers:

1. Während des Saanenlagers verbleiben eine angemessene Anzahl Segelflugzeuge der SG Bern in Belp samt der nötigen Infrastruktur (Batterien, Baro-

graphen, Schleppflugzeug), damit ab Belp während der gesamten Saison Flugbetrieb möglich ist.

2. Anzahl und Art der SG-Flugzeuge, welche in Belp belassen werden, werden an der HV einzeln festgelegt.

3. Die Anmeldungen zum Saanenlager erfolgen unter Kenntnis der Möglichkeiten, welche sich ab Belp bieten.

Punkt 1. ist in allen anderen auch in Saanen anwesenden Gruppen seit jeher eine Selbstverständlichkeit.

Von Punkt 2. sollte nur in dringenden Fällen mit frühzeitiger Bekanntgabe abgewichen werden dürfen. Würde sich beispielsweise für das Saanenlager während einer einzelnen Woche eine ausserordentliche Beteiligung im Verhältnis zu den in Bern verbleibenden Piloten abzeichnen, könnte allenfalls ein zusätzliches Flugzeug für diese Zeit nach Saanen gezügelt werden oder auch umgekehrt.

Schlussbemerkungen

Ich bin mir bewusst, dass das angeschnittene Thema in der SG Bern Emotionen wachruft. Ich denke aber, dass bei nüchterner Betrachtung sich die Verhältnisse in den letzten Jahren doch gewandelt haben und zumindest eine Versuchsphase eingermassen emotionslos abgewickelt werden könnte. Ich bin bereit, bei der Auswertung eines solchen Versuchs aktiv mitzuwirken.



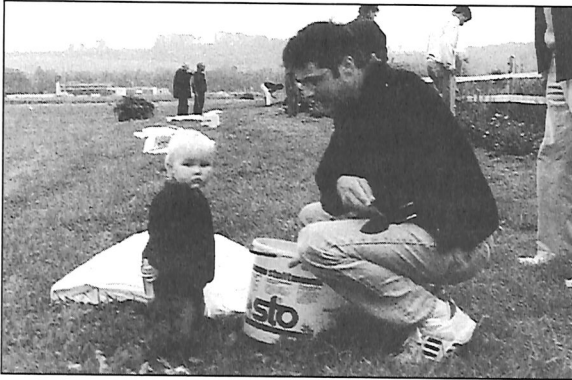
Gesucht Rückholer

(Red.) Aufgrund seines guten Rangs im Nationalen hat Peter Ryser 1998 die Gelegenheit, an der Schweizer Meisterschaft in Samedan mitzumachen.

Diese einmalige Gelegenheit kann er allerdings nur wahrnehmen, wenn er von einem Hilfsmann oder einer Hilfsfrau unterstützt wird. Solche Einsätze sind in der Regel auch für die sog. Rückholer ein Erlebnis.

Die SM dauert vom 20. Juni bis zum 3. Juli. Man/frau erfährt Weiteres bei: Peter Ryser, Tel. 972 38 69

Saisonhöhepunkt: Der Bautag



**Scharf beobachtet von
Edith Sonderegger**

*Keiner zu klein
dabei zu sein*

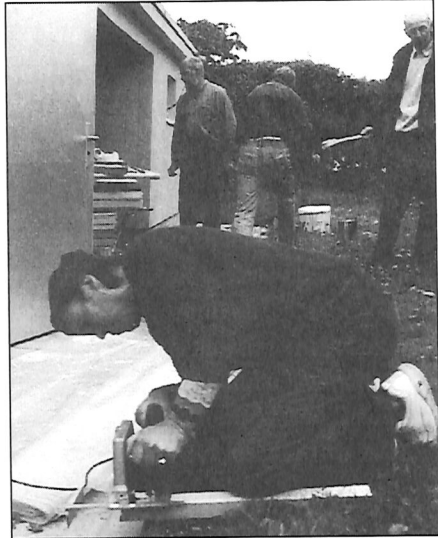
6



*Gemäht, geschnitten von Bärtschi, Krebs und Dürig
Was auf der Strasse liegt isch fürig*



*Ist's krumm, grad, z'läng oder z'dick?
Der Bau-Chef behält den Überblick*



*Auf dass das Heizöl nicht gefriert
Lilly den Anbau isoliert*

7



*Eingesammelt und
verräumt von Klaus
Verdienen alle vier
Applaus*



*Michu und Franz als Osterhase
Jäggi rümpft auch noch die Nase
und stellt das Söichrut
zu Hause
in die
Vase*

8



*Die Stromer fädeln ein
Behend
Rohre und Kabel auf
dem SG Gelände*

Segelflug

Das neue Buch von Hans Nietlispach, 17facher Schweizer Meister, 10 nationale Rekorde, während 44 Jahren ununterbrochen Mitglied der Segelfluggernationalmannschaft, zweifacher Belgischer Meister, 12facher WMTeilnehmer, verschiedene internationale Erfolge und 6000 Segelflugstunden. Träger der Lilienthal-Medaille der FAI.

Über eine Zeitspanne von mehr als sechzig Jahren beschreibt der Autor auf 230 Seiten mit 155 schwarzweissen und 14 farbigen, zum Teil ganzseitigen Bildern auf humorvolle, drastische, lehrreiche und manchmal dramatische Weise, was er aus seinem langen Segelfliegerleben weitergeben will. Vom Hupfer auf dem „Zögling“ bis zum 1000-km-Streckenflug. Von den Holzkisten bis zum hypermodernen Kunststoffsegler. Vom Pfadfinderkompass bis zur modernen GPS-Navigation. Unter Vorhalten des Sicherheitsspiegels. Ohne sich selber zu schonen, wenn es ihm beinahe an den Kragen gegangen wäre. Da und dort wird ein Denkmal gesetzt. Eine lange Perlenkette von Theorie, Praxis und Ereignissen, die vor dem Vergessen bewahrt werden sollen.



Martha Bachmann zum Kapitel „Weltrekord“: „Super geschrieben, weiter so.“

Hans Hebeisen, Vizepräsident Segelflugveteranen und Lektor: „Hochinteressant und lehrreich, dabei aber durchwegs unterhaltsam, durchsetzt mit lustigen und besinnlichen Be-

gebenheiten aus einem aussergewöhnlichen Segelfliegerleben.“

Peter Schneuwly, Präsident Segelflugverband der Schweiz: „Phantastisch.“
Norri Theisen, Ing. ETH, Ehrenpräsident Luxemburgischer Aero Club: „Enorm.“

Fr. 49.- zuzüglich Versandkosten
Subskriptionspreis Fr. 44.- gültig bis 10. Dezember 1997

Versand und Rechnungsstellung erfolgt durch Herrn Benno Lüthi, General-Guisan-Strasse 5, CH-8127 Forch.

Urteile

Alt KKdt Ernst Wyler, seinerzeit Chef der Flugwaffe, heute Präsident der Stiftung „Pro Aero“: „Ein köstliches Vergnügen.“

Sommerlager

Leseprobe aus "Segelflug"

10

In Saanen 1950 war der Gundi Ammann ein humorvoller, deshalb besonders beliebter Lagerteilnehmer. Er lachte nämlich rückwärts. Das heisst, er sog beim Lachen die Luft ein, statt sie auszuhauchen. Das war jedesmal ein Kabarett und wir wunderten uns, wie er das zustande brachte. Doch seit einiger Zeit gab es für ihn ein bisschen weniger zu lachen, da er sich bei einem Sturz mit dem Motorrad das rechte Bein gebrochen hatte. Immerhin humpelte er schon mit einem Gehgips am Stock herum, denn er hatte sich nur das Wadenbein etwas geknackt. Sein Puch 125, ein modernes Fahrzeug, wies eine Fusschaltung rechts auf. Er hatte sich die Fahrerei wie folgt eingerichtet: Anlassen mit dem linken Bein, aufsitzen, Stock ins Fach, auskuppeln, mit an der Fusschaltung angebrachten Schnur den ersten Gang einlegen, uns Zuschauer beim Wegfahren rückwärts anlachen und zum Hinunterschalten während der Fahrt das Gipsbein vorsichtig einsetzen. Ein Komiker.

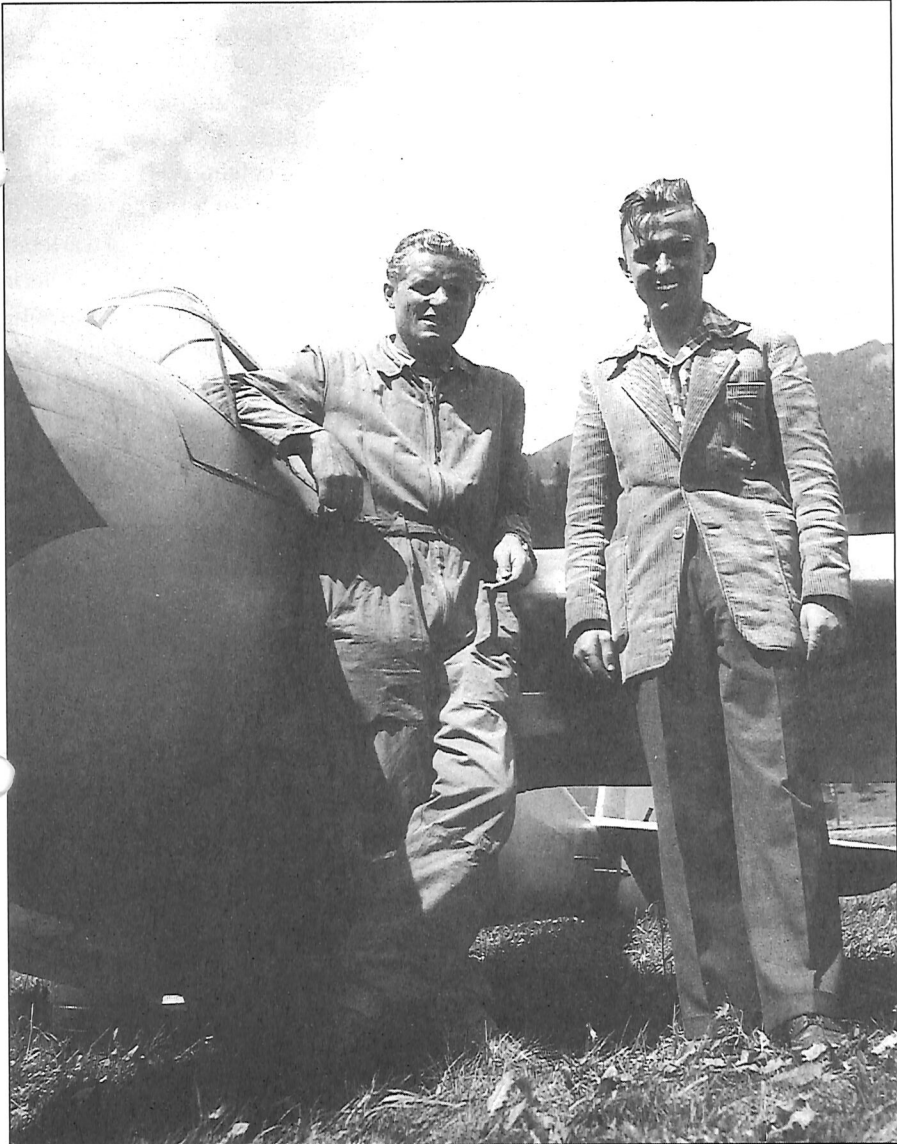
Heute hatten wir zusammen etwas Spezielles vor. Die Meteo versprach am Nachmittag einzelne Gewitter im Alpenraum. Nullgradgrenze lokal auf über 5000 mM. Wir wollten meinen lächerlichen Höhenrekord, Klasse Doppelsitzer, vom vergangenen Frühling (3200 Meter Überhöhung) verbessern. Wir luden

sein Gipsbein in den vorderen Sitz und starteten kurz nach Mittag auf dem „Kranich“. Klinken im Hangwind des Hornbergs in 1400 mM. Zwei Stunden später ging es los. Über dem Wasserngrat stiegen wir in einen dicken Congestus, der uns einen richtigen Aufwindsturm mit bis zu 20 m/sec Anzeige bescherte. Einiges Gemurmel aus dem vorderen Sitz. Sei still, lass mich machen. Ruhig kreiste der Doppelsitzer, bis unverhofft in fünfeinhalbtausend Metern Höhe ein Blitz die Nebelküche zergleisste und zur selben Zeit ein gellender Donner uns zudeckte. Mit dem Blitz zuckte eine statische Entladung durch den Steuerknüppel bis zu meinem rechten Ellbogen. Aha. Silberbronze und die Steuerkabel. Hat es Dir auch eine gehauen? Nein, ich halte das Steuer ja nicht. Und lachte rückwärts. Ich gab bekannt, dass wir nun langsam flacher kreisen und beim nächsten Blitzgedonner ausziehen wollen, es sei sowieso langsam Zeit wegen Sauerstoff, Vereisung und so, wir hätten ja schon bald die 6000. Wieder ein Blitz-Donner mit Elektrohieb zum Ellbogen.

Jetzt war es genug, auf Norden hinaus. Zuerst noch eine halbe Minute immer unruhigeres Steigen, dann bockiger Abwind mit minus 10 bis 15 m/sec am Variometer. Kurz prasselte ein gehöriger Schauer Hagel auf die Maschine und

stoppte dann abrupt. Der nächste Blitz war vom Donner schon deutlich getrennt und mein Ellbogen wurde verschont. Also weiter mit Kurs Nord, Pin-

sel und Kugel schön in der Mitte. Trimmung auf 80 km/h wegen den Böen. Nach ein paar Minuten wurde es langsam heller, plötzlich waren wir draus-



Gundolf Ammann und Hans Nietlispach vor dem Kranich HB-477

sen. Juhui, wir haben es geschafft. Mein Copilot lachte wieder rückwärts, ich grinste. Wir waren gut weggekommen, keine Vereisung, nur schwache Böen, schnell hinauf und hinunter, deshalb kaum Atembeschleunigung, der Kranich getreu zuverlässig wie immer; hoffentlich hat der Barograph das Wachspapier gut gezeichnet. Keine Sorge, die arbeiten mit sturer Sicherheit.

Wir befanden uns in 4000 m über den Saanenmöser. Gundi, jetzt mache ich Dir ein Geschenk... Was denn?... Wart es ab. Wir flogen in weitem Bogen um den riesig hohen weissen Turm im hellen Sonnenlicht auf seine Südwestseite herum. Donner grollte immer wieder, wir schauten zu, wie der Bodenschatten bereits über den Flugplatz Saanen vorrückte, eine richtige Gewitterwolke war aus unserem Congestus entstanden. Als wir nach gut einer Viertelstunde zwischen Sonne und weisser Wolkenwand angekommen waren, drehte ich ein und flog leicht schräg auf die hochragende Seite des Gewitterturmes zu. Und da war er. Auf der weissen Oberfläche leuchtete ein geschlossener Regenbogenring mit dem flauen Schatten des Kranich darin, die Flügelspitzen ohne Lücke an die innere tiefblaue Ringgrenze angeschmiegt. Seltsam klein das Ganze aus der Entfernung und immer grösser mit unserem Schatten, je näher wir kamen, bis wir plötzlich durch den Regenbogenring in den Nebel eintauchten. Wieder draussen, das einzigartige Spiel von neuem. Ach so,

das war dein Geschenk, lachte Gundi rückwärts. Ja schon, aber schau mal, wie es in der Gegend des Flugplatzes aussieht.

Das dunkle Grau des Gewitters hatte sich über die ganze Gegend gelegt und ein dichter Regenschauer stand über Saanen-Gstaad. An eine Landung war momentan nicht zu denken, wir flogen weg in die Umgebung des Pillon und Co des Mosses. Hier kurvten wir unter harmlosen Cumuli herum und warteten, bis sich die Sachlage in Saanen beruhigt hatte. Das Landemanöver in toter Luft verlief problemlos, die Kameraden schoben den Kranich sofort in den Bunker und zeigten uns die Verwüstungen, welche das Gewitter angerichtet hatte. Die Saane riss hoch am Ufer, schwemmte da und dort über und einige Tannen waren umgestürzt. Eine hatte das Dach unserer Aufenthaltsbarake eingedrückt, aber eine andere war mitten auf den Puch gestürzt und hatte ihn kläglich zusammengestaucht. Die Schnur war noch dran und Gundi zog die Luft, diesmal ohne zu lachen, rückwärts ein.

Doch ein neuer Höhenrekord mit 4850 Metern Überhöhung stand. Die Sportpresse beglückwünschte. Die Feier fand allerdings erst im Belpmoos statt. Damals konnten die Feste ganz allgemein gefeiert werden wie sie gerade fielen. Noch wenig Motorisierung und Kontrollen. Die Gnade der frühen Geburt. So hatte sich doch vor wenigen Wochen Theo Ausderau, Flugpolizist und Militär-

pilot mit Hilfe seines V8 „De Soto“ ein unvergängliches Denkmal gesetzt. Er fuhr spät abends von der Flugplatzbeiz Richtung Kehrsatz, kam nach der zweiten Spitzkehre leicht von der Fahrbahn ab und krachte einen Hydranten um. Die Fontäne stieg haushoch in den Nachthimmel. Der neue Hydrant steht heute noch am gleichen Ort. Oder der Feuerwehriher in der ersten Spitzkehre, von Robi Imhof mit dem Auto zum spätenächtlichen Bade benutzt. All dies ohne gravierende Folgen, heutzutage völlig undenkbar. Ich verneige mich jedesmal beim Befahren der beiden Spitzkehren im Gedenken an Robi und Theo.

Unsere Rekordfeier artete jedenfalls derart aus, dass sogar der geeichte Al-

bert Wegelin sein weises Haupt schüttelte und uns erst noch vorhielt, wie verantwortungslos wir ohne Sauerstoffanlage und elektrische Wendezeiger auf über 6000 Meter gestiegen seien und dabei sicher ein paar Millionen unserer Gehirnzellen zur Strecke gebracht hätten. Hoffentlich nur die ohnehin schlechten. Und jetzt noch diese unmässige Festerei. Überhaupt, diese sinnlose und sowieso gefährliche Gewitterfliegerei. Ja, ja, eigentlich hatte er recht. Dieser Rekord hielt einige Jahre, bis ein gewisser Othmar Schwarzenberger im Wellenaufwind der Sierra Nevada in Kalifornien wohlausgerüstet einen neuen Schweizerrekord im Doppelsitzer mit 7500 Meter Höhengewinn aufstellte.

Privatalässe in der Villa Thermik

Unser Klublokal steht während des Winters den Mitgliedern wie bis anhin für Privatanlässe zur Verfügung. Voraussetzung ist frühzeitige Anmeldung beim Präsidenten.

Dass die Räumlichkeiten in erstklassigem Zustand hinterlassen werden, ist selbstverständlich.

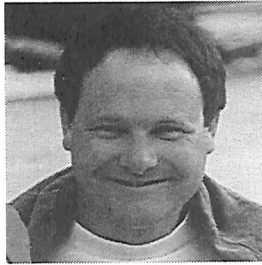
Der Betrag von Fr. 50.- wird den Nutzern dieses Angebot auf der ordentlichen Rechnung verbucht.



Puimisson 1997

Von Markus Wymann

Am Sonntag, dem 17.08.1997 packen Role Bieri und ich den Duo-Discus in seinen Anhänger. Nach problemloser Fahrt erreichen wir um 21 Uhr das Dorf Puimisson. Plötzlich kracht es gewaltig, der ganze Anhängerzug steht still. Nach kurzem Rundgang um den Anhänger steht das Übel fest: das rechte Anhängerrad hat den Crash mit einem Randstein (den ich in einer engen Kurve übersehen habe) nicht überlebt.



Nun sind natürlich sofort viele „Paparazzi“ da, aber auch unsere Bieler Segelfluggenossen eilen rasch vom nahen Flugplatz zu Hilfe. Mit vereinten Kräften schaffen wir den Duo in den Duo-Anhänger der Bieler.

Auf dem Flugplatz wartet schon René Bartlome (BAZL-Segelflug-Inspektor) und röntgt unseren Duo genau durch. Er kann keine Schäden feststellen. So kann Role Bieri und Thoms Schlaubitz den Duo in die Thermik der Seealpen einführen.

In der Zwischenzeit kümmere ich mich um den defekten Anhänger resp. um dessen Achse. Nach vielen Versprechen von vielen sehr liebenswürdigen Franzosen hoffe ich auf rasche Reparatur. So fliege ich am 19.08.1997 mit Thomas Schlaubitz nach Sollières im Mo-

dane-Tal. Nach diversen Umwegen und Ecken fliegen wir ca. 450 km in gut 5 Stunden. Toll, wie der Duo oben auch gleitet.

Am Mittwoch tönt es dann aber in der Garage nicht mehr „pas de problème“, sondern „grand problème“. Nach kurzem Überlegen entschliesse ich mich, das Problem selber zu lösen

(das ist übrigens immer noch das beste Rezept für alle Probleme, diese angehen und lösen). Also demontiere ich mit Hilfe des Berner Teams und der Bieler die Achse vom Anhänger.

Nach 8 Stunden Fahrt erreiche ich um 20 Uhr Zürich. Dort hinterlasse ich die Achse in der Garage. Um 22 Uhr bin ich dann zuhause in Steffisburg.

Doch bereits um 10 Uhr kommt der Anruf aus Zürich. Die Achse ist repariert. Nun liegt also die Rückfahrt an. Um 2300 Uhr treffe ich wieder in Puimisson ein, wo es aber in Strömen regnet.

Am Freitagmorgen wird mit vereinten Kräften die Achse wieder montiert. Um 11 Uhr fährt der Anhänger wieder auf eigenen Rädern, und Freude herrscht. Ein erholsamer Nachmittag am Lac de Ste Croix lässt dann wieder Ferienstimmung aufkommen.

Am Samstag mache ich einen kleinen

Lokalflug mit dem Duo, am Sonntag und Montag fliegen Role und ich jeweils an den Lac de Serre Ponçon und den Monte Viso. Die Wetterlagen sind nicht über-

zeugend. Am Mittwoch Abend brechen wir das Lager ab, Role muss am Freitag wieder arbeiten und die Wetteraus-sichten überzeugen auch mich für die



Heimreise. Diese erfolgt ohne Schwierigkeiten, Randsteine stehen keine im Wege.

Mein Typ für Piloten, die SG-Material ausleihen:

Wenn das Segelflugzeug kaskoversichert ist (wie z.B. der Duo, nicht aber der B-4) ist das viel wert, die Anhänger sind nicht kaskoversichert. Mein Unfall ist glimpflich verlaufen, kostet mich aber 3000 Fr. Die Lehren daraus:

- sich nicht über den Unfall ärgern
- sich vor Reisebeginn vom Vorstand die Haftungsbedingungen für das jeweilige Flugzeug und den Anhänger (ev. Zugfahrzeug) geben lassen (am besten schriftlich).
- ich habe viel über Anhänger, Achsen und Pneus gelernt, z.B. sollten die Pneus an den Anhängern nach einem

festgelegten Schema ersetzt werden (Standsschäden).

- man sollte die Bremsen jährlich überprüfen
 - die Antischlingerkupplung und Anhängerkugel muss absolut farb- und fettfrei bleiben
 - auch bei sehr kleiner Geschwindigkeit (ca. 15 km/h) gibt es erstaunlich grosse Schäden, mein Volvo musste auf die Richtbank!
 - schnell können Ferien in zu viel Arbeit ausarten! Das heisst wenig fliegen. Das Beste aber aus diesem Vorfall: die hervorragende Unterstützung von Role Bieri, Bärnu Wittwer, Thomas Schlaubit, Xapi Mäder, „Guge“, H.P. Brand, Eugen Jenni und Steve Allenbach. Super!
- Ganz herzlichen Dank.



Altjahresapéro

Herzliche Einladung an alle!

**27. Dezember, ab 18 Uhr in der Villa Thermik
mit Gästen aus unserem Umfeld**

**Die allerletzte Gelegenheit 1997
zum Plagieren!**



17

Looking for teachers!



Sicher gibt es in unserer Gruppe
versteckte Talente.

Für das Vermitteln der Anfänger-
theorie suche ich Piloten, die be-
reit sind mit unseren Schülern die
verschiedenen Fachgebiete zu büf-
feln. Fühlst Du Dich angesprochen?
Melde Dich bei Erich Affolter.

Tel. 031 333 16 18

Der Nachwuchs drückt!

Michael, Samuel, Heinz, Marc, Alain, Christian, Stefan, Samuel, Mathias, Andre, Corinne, Franz, Michael

Nach einigen Jahren mit rückläufigen Schülerzahlen hat die Saison 97 wieder flotten Nachwuchs in unsere Pilotenreihen gebracht. 12 Schüler und eine Schülerin» begannen in diesem Jahr die Segelfliegerausbildung. Vater und Sohn Franz und Michael Wild konnten in rekordverdächtiger Zeit brevetiert wer-

den. Allen möchte ich eine erfolgreiche fliegerische Zukunft wünschen.

Auch nächsten Frühling möchten wir einen Anfängerkurs anbieten. Werbung für unseren Sport ist also für alle SG'ler ein Muss.

Erich Affolter

Einer der Erwähnten beschreibt hier die Einrückte aus seiner ersten Saison in der SG Bern. In der nächsten Ausgabe wird sich ein weiterer Neuling, ein interessanter Quereinsteiger, vorstellen. Er schaffte die ganze Schulung inklusive Prüfung in drei Flügen...

Doch nun zu Franz Wild:

The fast way

Was bringt einen über 50-jährigen dazu, das Segelfliegen noch zu erlernen? Nun, da ist sicher die Faszination des Fliegens, welche diesen das ganze bisherige Leben begleitet hat.

Diese war es auch, die ihn schon in früher Kindheit sehnsüchtig in den Himmel blicken liess, um Raubvögel bei deren Flug zu beobachten.

Ja, und dann in Zweisimmen, wo dieser „Sehnsüchtige“ jeweilen die Sommerferien verbrachte. Stundenlang

konnte er mit dem Fernglas die Segelflieger beobachten, wie diese um das „Rübli“ oder die „Gumfluh“ kreisten um Höhe zu gewinnen.

Selber fliegen lernen, nein, das stand lange nicht zur Diskussion, wurde nicht in Betracht gezogen. So blieb nichts anderes übrig, als Segelflugmodelle zu bauen und diese fliegen zu lassen.

Auch hier wieder die Faszination, wie diese lautlos und ruhig durch die Luft schwebten.

Nun, jung verheiratet, inzwischen war der Träumer Franz offensichtlich älter geworden, wagte er sich doch einmal daran, das Fliegen selber zu erlernen. Der Weg aber von Basel nach Schupfart einerseits und der enorme Zeitaufwand andererseits sowie die Unsicherheit, ob die Faszination nicht doch allein

im Zuschauen begründet liege, liessen ihn das Unternehmen „Fliegen Lernen“ aufgeben.

Es gingen einige Jahre ins Land, und der Traum selber zu fliegen erlosch nie ganz. Als dann mein Sohn

Michael mit dem Wunsch an mich herantrat, er möchte Segelfliegen, da war für mich klar: Das macht er nicht allein.

Eher durch Zufall als durch gezieltes Planen kam ich in Kontakt mit Markus Wymann. Auf die Frage, wo er denn fliege (ich hatte den Segelflugkleber an seinem Auto gesehen) klärte er mich auf, dass er in Bern fliege und daselbst auch Fluglehrer sei.

Ein Wort gab das andere, und so war der Termin für den ersten Schnupperflug bald abgemacht. Danach war alles klar: Wir meldeten uns zu dem 14-tägigen Kurs im Frühjahr 97 an.

Mit vier anderen Flugbegeisterten wurden wir zuerst zu einem Infoabend bei Roland Bieri eingeladen. Wir erzählten uns gegenseitig, welchen Bezug wir zum Fliegen im allgemeinen und zum Segelfliegen im besonderen haben, und war-

um wir das Fliegen nun selber erlernen wollen. Des weiteren zeigte uns Roland noch schöne Bilder, um uns noch den „Speck“ durch das Maul zu ziehen. Wir haben es verstanden: Es lohnt sich die Mühen auf sich zu nehmen.

Der Kurs begann am 7. April, einem strahlend schönen Montagmorgen.



Während der ganzen Dauer des Kurses blieb uns das Wetter gut gesinnt, ein riesiges Glück.

Dass wir am ersten Grundschulungskurs mit dem Kunststoffsegler ASK-21 teilnahmen, gab uns be-

sonderen Ansporn, unsere Sache gut zu machen. Einführungsflüge, danach Start- und Landetraining mit dem Falken, die Zeit flog nur so dahin, und wir freuten uns an den raschen Fortschritten die wir machen konnten.

Roland war sehr geduldig und liess uns die Folgen unserer Steuerfehler erleben, ehe er eingriff, um den Vogel wieder in die Lage zu bringen welche es uns ermöglichte, den nächsten Fehler zu machen...

Diese 14 intensiven Tage legten den Grundstein zur weiteren Ausbildung. Von den sechs am Anfang des Kurses gestarteten Teilnehmern gab leider einer nach 4 Tagen die Schulung auf. Einem anderen, Michael Schütz, war es leider nicht vergönnt die ganzen 14 Tage mitzumachen, er musste schon nach einer Woche wieder arbeiten. Durch Krankheit konnte auch Corinne Solter-

mann nicht die ganze Zeit dabei sein. So war es dem Rest, Samuel Scherler, Michael Wild und mir vergönnt, am Ende der 14 Tage den ersten Alleinflug zu absolvieren. Wie froh waren wir, dass wir das erste Ziel erreicht hatten. Nie hätte ich gedacht, dass ich den 14-tägigen Kurs mit dem ersten Alleinflug beenden würde.

In die Freude mischte sich eine gewisse Leere... Was ist das nächste Ziel? Unser Fluglehrer hatte viel Zeit investiert, wurde von Kollegen in der zweiten Woche unterstützt, konnte nun aber nicht mehr so viel Zeit aufwenden um uns noch weiterhin betreuen zu können. So begannen wir mit der Wochenend- und Mittwoch-Schulung mit verschiedenen Fluglehrern das nächste Ziel, die Bedingungen, anzuvisieren.

Gleichzeitig lernten wir im Selbststudium die theoretischen Fächer für die Prüfung. Das Wetter war uns immer noch hold gestimmt, so dass wir die Bedingungen in relativ kurzer Zeit erfliegen konnten.

In diese Periode fiel auch die Einweisung auf das Modell Ka8. Durch den Einsatz der Fluglehrer, insbesondere Bernhard Wittwers, der auch Feierabend-Schulung organisierte, wurden Michael und ich langsam zur Prüfungsreife gebracht.

Markus Wymann „drängte“ uns fast, uns für die theoretische Prüfung anzumelden. Im jugendlichen Übermut meldeten wir uns an. Intensives Lernen sowie ein richtiger „Paukerabend“ bei

Bernhard brachte uns das notwendige Wissen bei.

Am Morgen des 6. Juni bestanden wir beide, Michael und ich, die theoretische Prüfung. Markus forderte uns danach auf am Nachmittag doch auch gleich die praktische Prüfung abzulegen. Ich war leider verhindert, jedoch Michael bestand die praktische Prüfung noch am gleichen Samstag. Er hat also am gleichen Tag die theoretische und praktische Prüfung abgelegt, und dies genau 2 Monate nach seinem ersten Einführungsflug.

Ich konnte dann am darauffolgenden Dienstag die praktische Prüfung auch ablegen. Wir waren beide sehr froh und konnten es kaum fassen dass es möglich ist, in so kurzer Zeit diese Ausbildung zu absolvieren.

Es war sicher das Wetter das uns geholfen hat, so intensiv fliegen zu können. Das Schulungsflugzeug (ASK-21) aber trug meiner Meinung nach auch einen wichtigen Teil dazu bei. Sowie der große Einsatz aller beteiligten Fluglehrer, allen voran Roland Bieri.

Zum Schluss noch eine kleine Bemerkung zu den Kosten, obschon nicht gerne darüber gesprochen wird. Ich möchte dies als Anreiz für potentielle Schüler aber gerne machen:

Für die Ausbildung haben wir je rund Fr. 3'500.— ausgegeben. Dies beinhaltet sowohl die Arztkosten wie auch die Prüfungsgebühren und Ausweisgebühren. Mir scheint der Betrag nicht hoch zu sein, um diesen schönen Sport zu er-

lernen, ich habe eigentlich eher mit mehr gerechnet... nur musste ich eben alles mit 2 multiplizieren.

Nun hat auch mein zweiter Sohn Mathias mit der Schulung begonnen, und so kann ich nun alles mit 3 multiplizieren. So wird es wohl doch nicht allzu billig...

Der ganzen Gruppe möchte ich danken, dass wir so herzlich aufgenommen wurden, und dass wir immer die notwendige Unterstützung erhalten haben.

Ich freue mich auf die nächste Saison, um wieder viele schöne Stunden im Kreise der Segelflieger verbringen zu können.

The steep way

Die Windentage vom 19. bis 21.9.1997

Von Michael Wild

Zuerst war ich skeptisch, doch dann ließ ich mich von meinem Vater dazu überreden, an den Windentagen teilzunehmen und mich in den Windenstart einführen zu lassen.

Der erste Windenstart, den ich sah, überraschte mich völlig: Das Flugzeug

land am Start, dann gab es einen Knall, und schon stieg es steil in den Himmel hinauf. Mit der Zeit gewöhnte ich mich an den superschnellen Vorgang und ich fühlte mich auch bereit, mit Markus Meyer

meinen Erstlingsflug zu bestreiten. Kurze Zeit später sass ich, von Markus gewissenhaft instruiert, fest angeschnallt in der ASK 21.

„Verstande, ig zieh ä ASK 21, doppel-sitzig am Bärgeisli.“

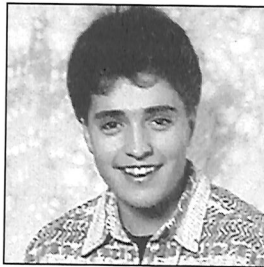
„Seil straff.“

Das Nächste, an das ich mich erinnere, ist, dass wir steil nach oben stiegen, und dass ich eine Riesenmühe hatte, den Kopf aufrecht zu halten. Doch schon

nach dem dritten Flug bekam ich die ganze Beschleunigungsphase mit und steuerte den Steigflug einigermaßen eigenständig.

Schon nach einigen wenigen Flügen startete ich die

ASK 21 alleine, mit gelegentlichen Korrekturen vom hinteren Sitz aus. Ich wurde immer sicherer, und es benötigte immer weniger Eingriffe von Markus.



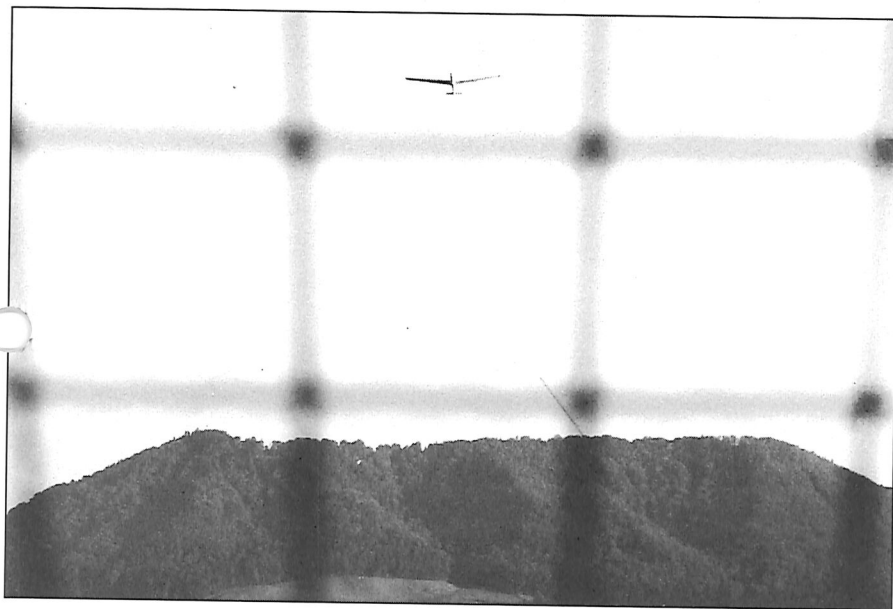
Mit Martin Zumbrunnen absolvierte ich noch einen Kontrollflug, und bei meinem 14. Windenstart sass ich verlassen und alleine im Flugzeug. Doch sobald das Seil gespannt war, waren alle Zweifel vergessen, denn dazu hatte ich keine Zeit mehr, und alles verlief nach Wunsch.

All diese Flüge, sowie noch einen weiteren Alleinflug absolvierte ich am Freitag, dem 19. September. Den ganzen Tag lang fuhr mein Vater das Rückholfahrzeug. Er hatte zwar nur vor, seine zwei Stunden und die meinigen im Fahrzeug zu sitzen, doch infolge Personalmangels übernahm er auch den Rest. Am Samstagmorgen kam ich noch zu weiteren sechs Flügen, um den Windenbeitrag zu erhalten, und übernahm dann das Rückholfahrzeug.

Am Samstagnachmittag kam dann der große Zuschauerandrang. Markus Wyman schleppte einen Sportklub an, und Christoph Hammerschlag beschäftigte sich mit dem Journalisten vom „BUND“. Auch besuchte uns eine ASK 21 aus Thun, die zur Windeneinweisung der Thuner eingesetzt wurde.

Sonntags kamen nicht weniger Schaulustige, welche die ihnen weitgehend unbekannte Startart bewunderten. Durch die flinke und wortgewandte Zunge Dieter Heugels ließen sich viele zu einem Passagierflug überreden. Doch die große Nachfrage stellte hohe Anforderungen an die Organisation. Schon nach kurzer Zeit suchte man verzweifelt nach Piloten, die einerseits windenberechtigt waren, also die nötige Anzahl Windenstarts in den letzten drei

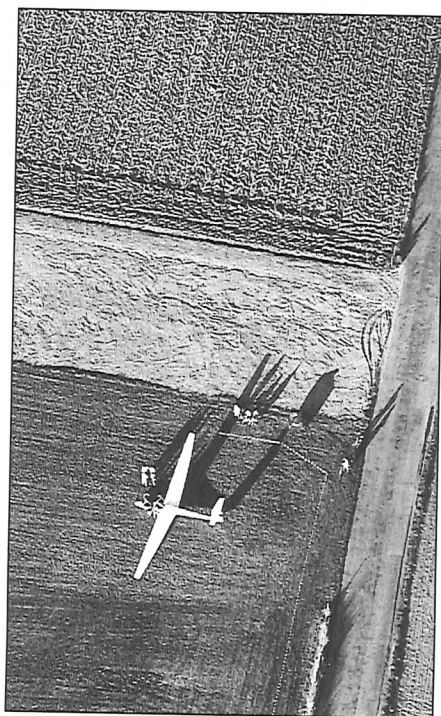




Monaten vorzuweisen hatten, und andererseits berechtigt waren, Passagierflüge durchzuführen.

So musste viel spontan organisiert werden, wobei manche freiwillige Arbeitsstunde geleistet wurde. Doch dank der guten Vorbereitung liefen die Windentage weitgehend ohne Reibereien ab, wobei manchmal nicht ganz klar war, wer der anzusprechende Platzchef war. Ich möchte allen danken, die halfen dieses wunderschöne Wochenende zu organisieren, und auch tatkräftig anpackten.

Zuletzt bleibt noch den Windenfahrern der Segelfluggruppe Fricktal zu danken, die mit bewundernswerter Präzision die Winde handhabten, und mit stoischer Geduld gelegentliche Pannen am Start hinnahmen.





Der Redaktör vom Dienst wünscht allen Lesern ein gutes 1998 mit fantastischen Höhenflügen (nicht nur im fliegerischen Sinne).



Die Versicherung, die sich jedem Beruf anpasst: mobipro.

Unsere branchenspezifische Betriebsversicherung ist so vielseitig wie unsere Kundschaft und passt sich den unterschiedlichen Berufsrisiken an.

mobipro

Generalagentur Christoph Schmutz
Bahnhofplatz, 3123 Belp
Telefon 031 818 44 44

Schweizerische Mobiliar
Versicherungsgesellschaft
macht Menschen sicher

Bücher über

Auto/Moto, Bau, Biogas, EDV, Eisenbahn, Elektronik, Elektrotechnik, Energie, Flug, Funk, Heizung-Lüftung, Holz, Keramik, Klimatechnik, Kunststoff, Maschinenbau, Messtechnik, Metall, Motoren, Reparaturanleitungen, Velo, Wärmepumpen

bei

SINWEL- BUCHHANDLUNG



Lorrainestrasse 10
3000 Bern 11
vis-à-vis Gewerbeschule
Telefon 031 332 52 05
Telefax 031 333 13 76

Berns Fachbuchhandlung für
Technik, Gewerbe, Freizeit



CAFE STEIBACH BÄCKEREI CONFISERIE

R. + S. Steiger - Steiner
Neumattstrasse 8, 3123 Belp
Telefon 031 / 819 15 65
Montag Ruhetag



tel. 031/971'53'58
fax 031/971'43'20

Helio-Rekord Kala AG

- Papeterie
 - Büromaterial
 - Geschenkartikel
- Xeroxkopien
 - Verkleinerungen
 - Vergrößerungen
- Laser-Farbkopien
 - s/w Kopien ab Bilder
 - ab Dia und Filme
- Plottservice / Encad Novajet III
 - PC - HPGL2
 - Mac - Minicad
- Lichtpausen
- Grosskopien
- Druckerei

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!
Parkplätze vor dem Geschäft
vis-a-vis Zieglerspital

Impressum 4/97

Glider News ist das offizielle
Mitteilungsorgan
der Segelfluggruppe Bern.
Postfach 7804, 3001 Bern.
Erscheinungsdaten: Erster März,
Juni, September und Dezember
Eingabeschluss: Für letzte, kurze
Meldungen 16 Tage vor dem
Erscheinen. Bildbeiträge bitte so
früh wie möglich, aber spätestens
1 Monat vor dem Erscheinen
Redaktion & Satz:
Christoph Hammerschlag
Rubigenstr. 16, 3123 Belp
Tel. 031 819 35 58
Litho: Erwin Boschung

CITIZEN

PROMASTER AQUALAND



Hai-Light!

Die erste Tauchsportuhr
der Welt mit elektroni-
schem Tiefenmesser.

Als Analoguhr und
sogar als Chronograph
mit 1/20 Sek. Stoppuhr.

Das

Besondere

von

Sonderegger

Spitalgasse 36 3011 Bern

Müren

Schmuck und Uhren

IWC BERTOLUCCI CENTURY MOVADO CITIZEN
MILUS BERNEY FOLKWATCH ALFEX BUNZ

It's time to be a Citizen.