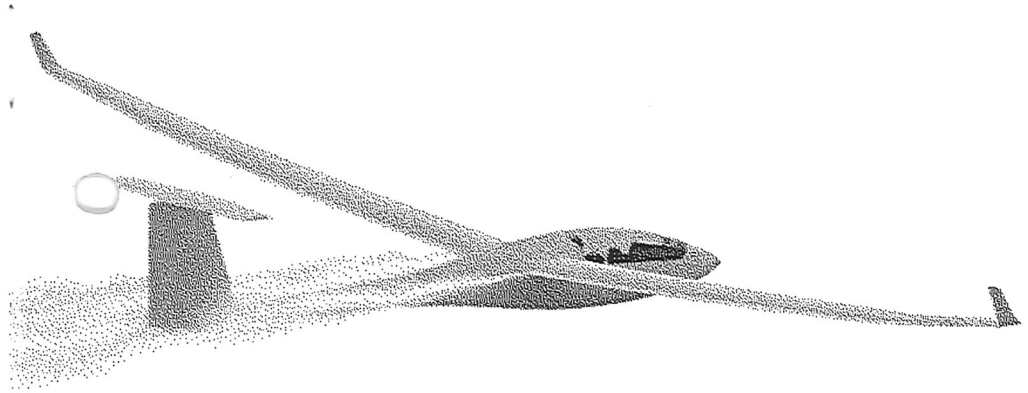


März 1999



Glider
NEWS

SEGELFLUGGRUPPE BERN

Tätigkeitsprogramm 1999

März

05. 19.30 Uhr Hauptversammlung, Rest Linde, Belp
 13. 09.00 Uhr Montage
 14.00 Uhr Schleppiloten-Rapport
 19.00 Uhr Ansaufen

Mai Gemäss Ausschreibung: Streckenflugkurs mit Thomas Wyss u.a.

Juni-Juli

- 26.06. - 24.07. Saanenlager
 17. Saanenlagerfest
 24. ab 18 Uhr Schlussbräteln Saanenlager

August

25. ab 19 Uhr Grillparty Berner Aero Club

September

- 2./3. ab 09.00 Uhr Ziellandekonkurrenz und Windentage
 4./5. ab 09.00 Uhr 70 J. Flughafen Bern-Belp mit Windenstarts f. Passagiere

Oktober

Exkursion (noch offen)

November

13. 09.00 Uhr Demontage
 19.00 Uhr Absaufen

Dezember

29. 19.00 Uhr Altjahresapéro und Essen mit Gästen

Dez. 99 bis März 00 Weiterbildungsthemen n. spez. Programm

2000

- 03.03 Hauptversammlung SG Bern
 18.03. Montage Schleppilotenrapport Ansaufen

Vorbehältlich der Genehmigung durch die HV

Liebe Mitglieder, liebe Freunde der SG Bern

Auf dem Weg ins Jahr 2000

Nein, noch ist es nicht soweit! Das grosse Computer-Chaos zur Jahrtausende ist noch nicht in Griffnähe und überhaupt: Es liegt noch eine ganze Segelflugsaison vor uns.

Es bleibt noch etwas Zeit um Rückschau zu halten, Zeit um nachzudenken und auch Zeit um sich vorzubereiten auf das Jahr mit den vielen Nullen!

Mit dieser Ausgabe der Glider News kann man sich bequem zurücklehnen und das Vereinsjahr aus der Sicht des Vorstandes Revue passieren lassen. Bei der Lektüre der Rechenschaftsberichte aus den Ressorts wird man und frau nur unschwer erkennen, dass auch im vergangenen Jahr wieder viel Arbeit geleistet wurde. Arbeit hinter den Kulissen, vor den Kulissen, in der Werkstatt, auf dem Flugfeld, in den Flugzeugen und anderswo (man möge mir verzeihen, wenn hier nicht alle Arbeitsplätze aufgezählt wurden).

Stellt sich die Frage: Warum machen wir dies alles? Warum arbeiten wir in unserer Freizeit wie die Wilden, nachdem wir uns auch im Beruf schon mehr engagiert haben als wir eigentlich müs-



sten? Warum bringen wir diese „Opfer“ und lassen uns nicht beirren von einigen Besserwissern und Zweiflern? Für mich gibt es nur eine Antwort auf diese oder auch ähnliche Fragen:

Wir alle sind Segelflieger, und wir wollen uns den Traum vom Segelfliegen auch nach dem Millenium sichern, erhalten und die Zukunft der SG Bern mittragen!

Euer Präsi
Peter Dürig

Jahresberichte 1998

Aus dem Vorstand der SG Bern

Präsident

War's ein gutes Jahr, war's ein schlechtes Jahr?

Das Urteil über das Vereinsjahr 1998 überlassen wir euch, liebe Mitglieder.

An uns im Vorstand ist es, Rückschau zu halten und über die Weichenstellungen und Aktivitäten in der Vereinsführung zu berichten.

2

Wir berichten hier nicht nur über die unzähligen kleinen Geschäfte, welche „so nebenbei“ im Vorstand anfallen, sondern über die Dinge, welche die Struktur der SG wesentlich beeinflussen und für uns im Vorstand auch Motivation zur Erreichung der Vereinsziele bedeuten.

Rückblickend auf das vergangene Jahr standen einige Geschäfte im Vordergrund, welche als Positivum gewertet werden können.

Erst will ich von der angenehmen, konstruktiven Gesprächskultur im Vorstand berichten. Auch wenn heikle Themen, wie z.B. die Veränderung des Flugbetriebes anstanden, wurde sachlich, jedoch voller Engagement debattiert und die entsprechenden Erkenntnisse mit Überzeugung umgesetzt. Dafür danke

ich an dieser Stelle allen meinen Vorstandskollegen aufrichtig und herzlich. Ein besonderer Aufsteller war die Bereitschaft der ganzen SG Familie, die SM-2000 ohne wenn und aber an



Hand zu nehmen und sich auch zu engagieren.

Ein besonderes Erlebnis war auch die Demonstration an der Ausserordentlichen HV in Bezug auf Solidarität mit „anders fliegenden“ SG Mitgliedern.

Ein besonderes Augenmerk haben wir auf die Ausbildungspolitik und auf die Förderung der fliegerischen Fitness gerichtet. Seit zwei Jahren haben wir diese Themen in vielen Vorstandssitzungen immer wieder aufgenommen. Dazu hat die Beschaffungskommission für neue Flugzeuge in Sitzungen und Umfragen versucht, die Bedürfnisse der Gruppe aufzunehmen und mit den vorhandenen Angeboten zu vergleichen. Der Entscheid für einen Beschaffungsantrag für die HV98 war nicht einfach zu fassen, aber es ist die Konsequenz aus vielen Fakten für eine gesunde Flottenstruktur.

In der Folge könnt ihr die Rechenschaftsberichte der Ressortleiter für das Vereinsjahr 1998 nachlesen.

Ich selber schaue voller Zuversicht auf

das bevorstehende Vereinsjahr und freue mich auf möglichst viele, schöne und unfallfreie Flüge!

Peter Dürig

Sekretariat

Der Tätigkeitsbericht vom „Backoffice“ kann kurz und bündig wie folgt zusammengefasst werden: „business as usual“, d.h. keine besonderen Vorfälle.

Eine Ausnahme bilden nur die Versände. Die Qualität war nicht immer optimal. Gründe dafür gibt es verschiedene. Vor allem der Zeitdruck und z.T. der kurzfristige Erhalt von Dokumenten erlaubten es einigen Fehlern, sich gemeinweise einzuschleichen. Dafür möchte ich mich bei euch entschuldigen.

Die Zusammenarbeit mit den angrenzenden Ressorts von Klaus Gasser, Hansruedi Schmid und Christoph Hammer schlag funktionierte tadellos. Dank der Unterstützung von Daniel und anderen freiwilligen Heinzelmännchen konnten die anfallenden Arbeiten speditiv ausgeführt werden.

In der Hoffnung, dass auch in der kommenden Saison alles so reibungslos läuft und ihr die Rechnungen termingerecht begleichen könnt, wünsche ich uns allen ein termikreiches Jahr.

Stefan Honegger

Cheffluglehrer

Das Jahr 1998 stand im Zeichen der Änderungen des RFP (Reglement für Flupersonal). Weil die ganze Einführung dieser an und für sich begrüssenswerten Sache zu überstürzt stattfand, ergaben sich diverse Ungereimtheiten, die noch nicht ganz ausgestanden sind.

Positiv aus der Sicht der SG Bern ist: Wir haben einen erfreulichen Zuwachs an Neumitgliedern erhalten, weil alle „Übergangs-Schüler“ das Brevet noch nach dem alten RFP machen wollten (und konnten).

Auch sind wir dank der Umstellung der Grundschulung auf ASK 21 imstande, die neue, modernere Ausbildung umzusetzen. Hier ist die Arbeit noch nicht abgeschlossen. Es geht noch darum, die Fluglehrer auf die neuen Ausbildungselemente vorzubereiten. Die ganze Aus-

bildung dauert jetzt etwas länger, dafür haben die Schüler mit der Brevetierung schon den Stand, der früher nach Testat 4 erreicht wurde. Auch bezüglich theoretischer Vorbereitung geht man weiter -

ein Schüler muss z.B. dem Experten ein Briefing machen können.

Wir haben jetzt wieder freie Schulungskapazität. Eine gute Gelegenheit, Freunde, Bekannte, Töchter und Söhne gluschtig zu machen!

(Noch?) negative Seiten des neuen RFP: Mit dem Aufbau der Theorieunterlagen



geht es (zu)langsam, vor allem auch, weil immer noch kein definitives Programm bekannt ist. Die Voice für Segelflieger ist wieder aus der Grundschulung gestrichen worden. Es wird jetzt zwar einen nationalen Motorfliegerausweis geben (ein „Schleppilotenbrevet“), dafür sieht es noch so aus, wie wenn man ab Mitte Jahr für die Schulung mit dem Falken



einen Motorfluglehrerausweis haben müsste! Hier ist hoffentlich auch noch nicht das letzte Wort gesprochen.

Abgesehen von diesen „amtlichen“ Änderungen haben wir auch Gruppenintern versucht, unseren Betrieb zeitgemässer zu gestalten - auch hier ist noch nicht alles abgeschlossen. Grundsätzlich gut eingespielt hat sich die Gewaltentrennung Flugdienstleiter / Fluglehrer im Alltagsbetrieb. Korrekturbedarf besteht hier bei Spezialanlässen (Windentage usw). Nach dem Saanenlager wurde der Betrieb ohne Debriefing ausprobiert. Offenbar wird diese Möglichkeit des Fliegens geschätzt und wir wollen mit kleinen Anpassungen damit weiterfahren. Abgesehen von der grösseren individuellen Freiheit kann so auch das Flugmaterial besser genutzt werden, was der Gruppe zugute kommt. In diesem Zusammenhang möchte ich an dieser Stelle betonen, dass heute die Eigenverantwortung eines lizenzierten Piloten grösser ist als noch vor zehn oder zwanzig Jahren. Wir operieren in

einem Umfeld, dass verkehrsmässig bedeutend höhere Anforderungen stellt. Immer mehr Piloten machen Betrieb an Wochentagen. „Gewöhnliche“ Piloten

haben Flugdienstleiterfunktion, können Passagierflüge aus dem hinteren Sitz steuern. Jeder ist gefordert, selbst zu beurteilen, wo allenfalls sicherheitsmässig die Grenze zu setzen ist.

Ich möchte diesen Weg der individuelleren Fliegerei fortsetzen, natürlich unter Wahrung der Sicherheit. Das geht nur, wenn alle mitmachen und sich an die Regeln halten. Die neue Ausbildung unterstützt den Trend. Der Lohn ist mehr fun - schliesslich geht es ja um unser Hobby!

Roland Bieri

Kassier II

Auch während der vergangenen Flugsaison war die Umwandlung unserer Startlisten in Rechnungen nicht immer einfach. Ich bitte deshalb nochmals alle Piloten, beim Abschreiben der Daten nach dem Flug die Eintragungen der Startliste auf Vollständigkeit hin zu überprüfen und dort wo Verwechslungen möglich wären, auch den Vornamen auszuschreiben. Die Fluglehrer bitte ich darauf zu achten, dass die Einweisungsflüge als solche in der letzten Spalte deklariert werden. Ebenso feh-

len bei Aussenlandungen oft Zeit und Landeort sowie die Rückholkilometer. In den Motorseglerstartlisten wird oft vergessen, den auswärtigen Landeort anzugeben. Dies hat zur Folge, dass bereits auswärts bezahlte Landetaxen in Bern nochmals verrechnet werden.

Ich danke an dieser Stelle allen Startlistenführern für die lesbare Schrift und das korrekte Ausfüllen aller benötigten Zeilen.



Das in den letzten Jahren benützte Verwaltungs- und Abrechnungsprogramm Ikarus 25 haben wir auf Ende 1998 in den Ruhestand versetzt. Unser früherer Präsident und Ehrenmitglied Karl Weber entwickelte für die Bedürfnisse der SG Bern ein neues Programm, dem wir den Namen Dädalus zuordneten.

Wir hoffen, damit unseren doch recht anspruchsvollen Bedürfnissen gerecht zu werden. Die „Nagelprobe“ ergibt sich aber erst im Einsatz während der kommenden Flugsaison und ich bitte alle Rechnungsempfänger schon jetzt um Nachsicht, falls falsche Buchungen vorkommen sollten. Karl Weber möchte ich an dieser Stelle für seine enorme Entwicklungsarbeit und Bereitschaft zur weiteren Betreuung herzlich danken und ich hoffe, dass auch ich die Umstellung schaffe.

Zur Ergänzung noch einige statistische Angaben zu unseren Mitgliederzahlen:

Passivmitglieder	78
Gönnermitglieder	23
Total aktive Piloten	125
davon mit Einzeltarif	39
davon mit SG-Pauschalen	56
davon mit privat Pauschalen	30
gelöste Schülerpauschalen	9

Zum Schluss ersuche ich alle SG-Mitglieder, die für die Flugsaison 99 eine Änderung ihres Mitgliederstatus beabsichtigen, mir dies schriftlich bis spätestens 14 Tage nach der HV,

das heisst bis zum 20.03.1999, entweder per Post oder über den Startlistenbriefkasten in der Villa Thermik kund zu tun. Besten Dank zum voraus und viele schöne Flugerlebnisse während der Saison 1999.

HR Schmid

Material

Auf ein unfallfreies Jahr zurückzublicken gibt dem Chef Material immer ein gutes Gefühl. Die „Papiere“ sind nachgeführt, gültig und da wo sie sein müssen.

Die Segelflugzeuge jedoch haben sichtbare und zum Teil versteckte Mängel. Man/Frau will fliegen und nicht zuerst putzen oder ein Werkzeug zur Hand nehmen. Der nächste äusserlich ganze Flieger wird benutzt. Man will keine Verantwortung übernehmen, man könnte

ja etwas falsch machen. Das ist Tatsache.

Dieser Umstand bewog mich, unser Wartungssystem zu überdenken.

Die Idee war die Bildung einer Wartungscrew für die Segelflugzeuge mit 20 Leuten, analog zur Crew Motorflugzeuge, welche bereits auf diese Weise arbeitet.

Die Crew Segelflugzeuge wurde unterteilt in Teams: Kunststoff, Mechanik, Capots, Instrumente, Polisage und Anhänger.

Diese Leute arbeiten geführt und warten alle Flugzeuge der SG.

Der Arbeitseinsatz dieser Leute wird zwischen 30 und 50 Std. betragen, und sie sollen in einer Übergangsphase für ihren Einsatz entschädigt werden.

Der Vorstand wird diese Entschädigungen ausknobeln ebenso wie die Aufteilung und Zuteilung der ansonsten anfallenden Arbeiten auf die übrigen Baustundenpflichtigen.

Auf diese Art kann ich mit ruhigem Gewissen am 14.03.99 die Flugtauglichkeit unserer Flugzeuge mit meiner Unterschrift bestätigen.

Folgende Flugzeuge wurden neu mit einem GPS- und loggertauglichen Bordrechner (Cambridge L Nav) ausgerüstet:

Duo Discus, Discus 3043 und 3044, DG 1950 und 1984.



Die beiden ASK 21 wurden mit den freiverwendenden SB 8 ausgerüstet.

Alle Instrumentenpilze wurden von einem Team vollständig neu verschlachtet und verkabelt. (s. speziellen Bericht)

Die drei DG 300 wurden mit einer Bugklinke ausgerüstet. Dies zur Erhöhung der Schleppsicherheit allgemein, und damit mit dem Falken geschleppt

werden kann.

Der B4 1125 wurde auf AF umgebaut. Neu ist er voll akro-tauglich.

Allen Chrapffern herzlichen Dank, und allen die von uns Chrapffern profitieren unfallfreie und erfolgreiche Flüge im 1999.

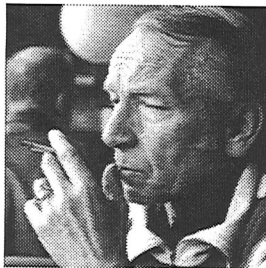
Willy Wittwer

Motorflug

Erfreulich ist, dass die Checkflüge auch im vergangenen Jahr recht vollständig und termingerecht nachgewiesen wurden.

Einige Piloten haben sich infolge Mangel an Training (Selbsteinschätzung) zu einem Nachholtraining gemeldet, was von unserer Seite sehr begrüsst wurde.

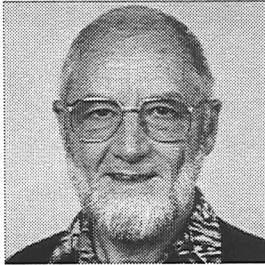
Die Auslastung der verbleibenden Schleppmaschinen, HB-EUW und HB-KIV, hat nicht gross zugenommen. Hingegen hat das Schlep-



pen hinter dem Motorsegler erstaunt und Spass gemacht. Schade, dass er nicht zu mehr als 9 Schleppflügen eingesetzt werden konnte.

Saanenlager

Immerhin hat die Lagergemeinde von etwas besserem Wetter als den beiden Vorjahren profitieren können. Die Teilnehmerzahl bewegte sich etwa im üblichen Rahmen, und die Startzahlen zeigten einen Aufwärtstrend. Leistungsmässig haben die Zürcher aber mehr Glück gehabt.



Das Saanenfest im Hotel Steigenberger war ein grosser Erfolg, fand jedoch in schlichterem Rahmen statt als im Jubiläum 1997. In finanzieller Hinsicht kann man zufrieden sein, so dass, über den Durchschnitt der letzten Jahre gesehen, auch die roten 97er Zahlen ausgeglichen sind.

ul Keller

Kassier I

Mit dem Verkauf des Motorflugzeuges Robin HB-EYN konnten wir einen ansehnlichen Buchgewinn realisieren. Zudem haben wir während Jahren viel Geld zurückgelegt für die grosse Revision von Motor und Zelle. Diese Reserven werden jetzt frei und können z.B.

für Neu-Investitionen eingesetzt werden. Das Bankguthaben der Segelfluggruppe lag Ende 1998 bei gegen 270'000 Franken.

Besonders in der Schlepperei haben wir 1998 Geld einsparen können. Wir haben eine teure Schleppmaschine weniger – und der Husky kann mit billigem Autobenzin betrieben werden. Für 1999 rechnen wir mit weiteren Einsparungen. Dann sollte auch der Robin mit bleifreiem Autobenzin getankt werden können, und der Motorsegler frisst wesentlich weniger Unterhaltskosten als ein Robin. Zum guten Resultat beigetragen hat auch das RAL und die Junioren-SM. Der Vorstand will diese Einsparungen den Mitgliedern weitergeben, indem er die Pauschalen für 1999 reduziert.

Das Resultat „Cash-Flow“ (es zeigt, was die Segelfluggruppe effektiv erwirtschaftet hat) stieg von Fr. 39'574.75 auf 91'612.90. Dieses Geld brauchen wir einerseits für *Abschreibungen*. Damit gleichen wir den Wertverlust von Anlagen und Material aus. Andererseits können wir damit *Neuinvestitionen* tätigen und neues Flugmaterial oder Anlagen anschaffen oder veraltetes Material ersetzen.

Klaus Gasser

PR

Die von aussen am deutlichsten sichtbaren Bereiche sind die Glider News und unsere Homepage. Wie aus der Statistik ersichtlich, wurde letztere Anfang Mai in Betrieb genommen. Einen deutlichen Anstieg der Zugriffe erkennt man am Ende dieses Monats, also zur Zeit der Junioren-Schweizermeisterschaft.



Hier wird deutlich, dass die Information via Internet gerade bei Anlässen sehr wichtig ist.

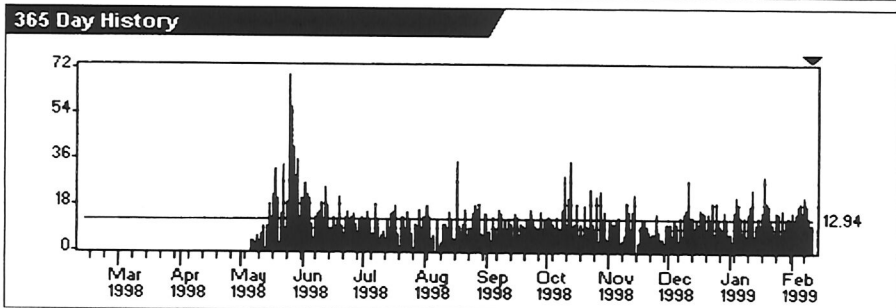
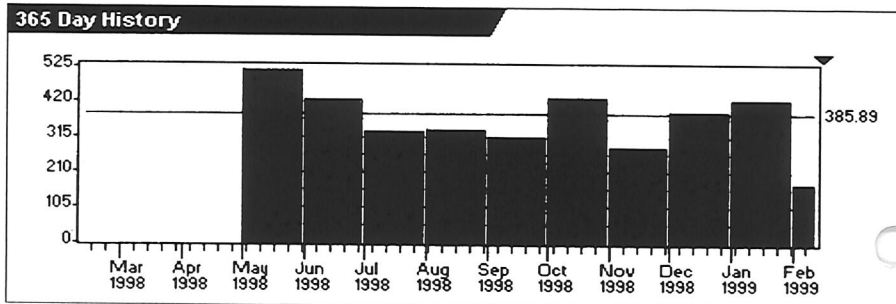
Im Vorfeld der SM 2000 werde ich deshalb laufend die Homepage aktualisieren. Ich bitte alle Beteiligten, mir den

aktuellen Stand in ihrem Bereich laufend zu mailen.

Im Übrigen sind die Inhalte so gewählt, dass ein Aussenstehender einen Überblick über unsere Aktivitäten und Angebote erhält. Darum bleiben auch ältere Seiten im Angebot. Vor allem Junge Leute, die sich für eine Schulung interessieren sollen angesprochen werden. Daneben, wie gesagt, für die SG-Piloten auch Aktualitäten.

Gelegentlich erhalte ich von Besuchern der Site Rückmeldungen mit Anregungen. Solche nehme ich jederzeit gerne entgegen. Auch Aussenstehende melden sich mit unterschiedlichen Anliegen.

8



Statistik über die Zugriffe auf unsere Homepage

gen, und es entstehen interessante Kontakte. Das folgende Beispiel möchte ich euch nicht vorenthalten:

Christoph-

Thanks again for taking time with me to overfly the Alps. It was certainly a great flight and I enjoyed meeting you and learning about flying in Switzerland. As we discussed, please feel free to put

y of your SG Bern club members in contact with me if they should want to visit Southern California. While our club's equipment is much less new than SG Bern's, I'm sure we can put together an enjoyable day either soaring in the air or sailing on the ocean. Our address is:

Larry and Swantje Tuohino

2343 Westminster Ave

Costa Mesa, CA 92627

Again, thank you and hope to see you again,

Lars und Swantje

LarSwan@AOL.com

Die Glider News gibt es nun bereits etliche Jahre, nämlich seit 1992. Es ist

◊ *Jedesmal ein grausames Getto, alles rechtzeitig fertig zu haben, denn am Ende stecken jedesmal wieder etliche Arbeitstage darin. Und natürlich immer alles im letzten Moment:*

Hallo, wann kommen die News heraus, aha, schon so bald, könntest du noch dies und jenes, die Bilder hätte ich aber erst am...

Eben erhalte ich einen Beitrag auf einer Diskette, darauf steht: "SG". Inhalt: 1 Datei. Darauf habe ich mal nachge-

schaute, was auf meiner Festplatte unter dem Stichwort "SG" so herumliegt. Es waren 850 Dateien (300 MB). Man rechne (Zeit pro Datei...). Trotzdem möchte ich das Erzeugen dieser einen Datei (ein Bericht) durchaus würdigen (lange nicht jeder Pilot ist dazu bereit) und herzlich verdanken. Danken möchte ich auch allen anderen, die immer wieder mit interessanten Beiträgen mithelfen, unsere Hauspostille in Schwung zu halten. Und den übrigen werde ich gerne einen Platz für zukünftige Ergüsse freihalten.

Viele beschreibungswürdige Flüge wünscht Euch

Christoph Hammerschlag

Infrastruktur

Gerade genieße ich zu Hause den Ausblick in die tief verschneite Landschaft, da schrillt das Telefon und Kollege Hammerschlag verlangt dringend meinen Jahresrückblick ...

so muss ich wohl oder übel meine grauen Hirnzellen aktivieren!

Anfangs Jahr ging es darum, für Gastpiloten einen sinnvollen Standort zur Verfügung zu stellen (laut BAZL-Verfügung). So steckte ich denn das Terrain ab, immerhin 2'500 m², und traf mich dann mit Herrn Ringgenberg, unserem bestbekanntesten Nachbar und Landwirt, um ihm den Auftrag zum Planieren und späteren Ansäen zu erteilen.

Etwas später: Meine grosse Freude,

dass der Anbau unserer Villa Thermik nun endlich fertiggestellt werden konnte, wurde jäh unterbrochen durch einen Telefonanruf von Willi Wittwer! Er wollte nach erfolgtem Rücktransport der Winde nach Basel noch kurz in die Villa Thermik schauen, wo es ihm gründlich den Atem verschlug, waren doch das Flaschenlager und die Duschentasse mit stinkender, brauner Fäkalienbrühe gefüllt ... Sofort organisierte ich eine Rohrreinigungsfirma früh am nächsten Morgen. Wie ich neben der Heliswiss vorbeifuhr, sah ich im Morgennebel einen riesigen Pumpenwagen auf der Strasse bereits im Einsatz, umgeben von diskutierenden Leuten, darunter auch Vertreter der Gemeindeverwaltung Belp. Was war geschehen? Die Pumpe im öffentlichen Kanalisationsschacht hatte versagt, dito das automatische Warnsystem, also gab es den duften-

den Rückstau bei uns und sogar auch hinten im Giessenbad! Hier darf ich Herrn Aebersold von der Gemeindeverwaltung ein Kränzchen winden, hat er uns doch sofort die Villa Thermik perfekt säubern und herausputzen lassen.

Unsere zwei Bautage erfreuten sich wiederum einer guten Beteiligung, vielen Dank auch an Marco Robbiani, der mich wegen Ausland-Abwesenheit am zweiten Bautag vertreten hat. Nach dem Motto „es kommt immer anders als man denkt“ ist noch der neueste Umbau zu erwähnen, nämlich das Umfunktionieren des offenen Velo-Unterstandes zu einem geschlossenen „Capot-Überwinterungsraum“, wie immer unter der Leitung unseres Spezialisten Hubert.

Ich wünsche allen eine tolle Saison 99 und hoffe weiterhin auf eine angenehme und konstruktive Zusammenarbeit aller Mitglieder unserer SG.

10

Antrag an die HV 1999 von Peter Ryser

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, Barographen, 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.

Begründung und Kommentar zu diesen Anträgen siehe GliderNews Dezember 1997.

Einladung zur Hauptversammlung

Freitag, 5. März 1999

19.30 Uhr Restaurant Linde in Belp

Traktanden

1. Begrüssung und Wahl der Stimmenzähler
2. Protokoll der AO-HV vom Freitag, 14.11.1998 (Glider News)
3. Abnahme der Jahresberichte 1998 (Glider News)
4. Genehmigung der Jahresrechnung 1998
5. Entlastung des Vorstandes
6. Genehmigung des Tätigkeitsprogrammes 1999 (Glider News)
7. Festsetzung der Mitgliederbeiträge 1999
8. Genehmigung der Tarifordnung 1999
9. Genehmigung des Voranschlages (Budget) 1999
10. Wahl des Vorstandes und der Rechnungsrevisoren
11. Statutenänderung gem. Vorschlag (Beilage)
12. Antrag des Vorstandes betr. Flugzeugbeschaffung
13. Antrag P. Ryser: Saanenlager (Glider Nes)
14. Verschiedenes

11

Für den Vorstand: Peter Dürig, Präsident

Protokoll der ausserordentlichen HV vom 14.11.98

Der Präsident eröffnet die HV um 15:05 und begrüsst die Anwesenden herzlich zur ausserordentlichen Hauptversammlung.

Es liegen neun Entschuldigungen vor. Es werden folgende Stimmenzähler gewählt: Christian Mäder und Erich Affolter

Die Stimmenzähler werden von der Versammlung einstimmig gewählt. 76 Aktivmitglieder nehmen an der HV teil.

1. Protokoll der HV vom 6.3.1998

Das Wort wird nicht verlangt.
Das Protokoll der HV vom 6.3.1998 wird einstimmig angenommen.

2. Antrag Dimona

Peter Dürig stellt den ausgearbeiteten Vertrag vor. Dieser weicht kaum vom

bisherigen ab. Folgende Punkte werden geregelt: *Stationierung, Bewilligung, Gebühren, Hangarierung, Haftung, Mitgliedschaft, Rollen, Starten, Beginn, Kündigung.*

Beutler J, Frage: warum wurde keine Erhöhung für die monatliche Abstellgebühr vorgesehen?

Antwort, Honegger S.: dies ist nicht nötig, da der Vertrag gekündigt werden kann.

Guggisberg G, Frage: Dies ein Präjudiz, was ist, wenn andere auch ein Flugzeug stationieren möchten?

Antwort, Dürig Peter: Der Vorstand kann über jedes Gesuch neu Entscheiden.

Christen U.: Es sind immerhin 10 Piloten, die ein Flugzeug bewegen. Bringt auch Geld für SG Kasse.

Die HV stimmt dem Antrag und dem ausgearbeiteten Vertrag mit 72 zu 1 bei 3 Enthaltungen zu.

3. Segelflug-

Schweizermeisterschaften 2000

Peter Dürig: Dieser Vereins-Grossanlass kann nur mit genügend HelferInnen durchgeführt werden. Der Vorstand hat bereits in einer ersten Umfrage von 50 Mitgliedern eine positive Antwort, respektive eine Mitarbeitsbereitschaft erhalten. Ein OK konnte bereits aufgestellt werden, was eine Grundvoraussetzung für die Durchführung ist (Organigramm wird aufgelegt). Als OK Prä-

sident konnte Daniel Honegger und als Konkurrenzleiter Fritz Krebs gewonnen werden. Die anderen Chargen sind ebenfalls durch SG Mitglieder besetzt.

Wittwer B., Frage: An wie vielen Tagen kann kein SG-Flugbetrieb gemacht werden?

Antwort, Dürig P.: Die SM dauert 10 Tage (plus Reservetag). Der Termin ist noch nicht bekannt. Voraussichtlich Mitte Mai – Juni. Am Wochenende ist ev. eingeschränkter Flugbetrieb möglich.

Pyser P.: Realistisch muss damit gerechnet werden, dass an zwei Wochenenden kein Betrieb stattfindet.

Vögeli R.: Man sollte darauf schauen, dass kein verlängertes Wochenende benutzt wird.

Trüssli R., Frage: Wenn an zwei Wochenenden nicht geflogen wird, gibt es einen Ausgleich im Saanenlager?

Antwort, Dürig P.: An der ordentlichen HV steht der Antrag von Peter Ryser zur Abstimmung.

Stettler R, Frage.: Wie sieht es mit dem Budget aus?

Antwort, Dürig P.: Noch nicht erstellt. Die Budgetstrukturen von 92 sind vorhanden. Im 92 wurde ein Gewinn von ca. Fr. 70'000 erwirtschaftet. Gruppen-erlebnis steht allerdings im Vordergrund.

Die HV stimmt einer Durchführung der SM 2000 mit 70 zu 2, bei 4 Enthaltungen zu.

4. Diverses

Baubetrieb

Williy Wittwer erläutert die Neuerungen im Baubetrieb, welche als Versuch eingeleitet wurden.

Gemäss Statistik der früheren Jahre, wurden jeweils 1200-1400 Stunden für die Winterarbeiten aufgewendet. Mit

dem Profi-Bautrupps sollten 700 Stunden ausreichen. Es wird eine Baugruppe von 20 Personen gebildet, welche die Wartung aller Segler übernimmt. Durch diese Massnahme sollten die Flugzeuge im Frühling bestens gewartet und einsatzbereit sein. Als Vorlage dient die Motorflugzeug-Wartungssequippe.

Folgende Untergruppen wurden gebildet: *Kunststoff, Mechanik, Instrumente, Capot, Polieren, Anhänger.*

Über die Entschädigung der Baugruppe muss im Vorstand noch befunden werden.

Wenger G., Frage: was ist mit den anderen Mitgliedern?

Antwort, Wittwer W.: die anderen Mitglieder sind von den Winterarbeiten befreit. Dafür werden wahrscheinlich vermehrt kleine „Bautage“ oder „Aktionen“ veranlasst.

Kiener V., Frage: was ist mit der unqualifizierten Arbeit (Nähen, Fallschirme falten, Boden versiegeln, etc.)?

Antwort, Wittwer W.: es gibt viele Spezialämter, dies bleibt wie gehabt.

Holdener R., Frage: gibt es keine Entschädigung für unqualifizierte Arbeit?

Antwort, Dürig P.: Im 1999 muss ohne

hin eine Standortbestimmung vorgenommen werden. Im Flugzeugpark war grosser Handlungsbedarf, weshalb bereits mit dem Versuch begonnen wurde, ohne die anderen SG-Jobs einzubeziehen. Dies wird aber nachgeholt und sofern alles nach Plan läuft, sollte zum Saisonbeginn ein entsprechendes Projekt vorliegen.

Inäbnit M: Die Förderung des Know-hows ist gut. Statt Entschädigungen zu bezahlen, könnte man diese Personen ev. in anderen Chargen entlasten (z.B. Barackendienst, Flugdienstleiter, etc.).

Ebner H.: Schüler werden in der Bauzeit nicht eingesetzt. Dies ist schade.

Wittwer W.: Jeder Schüler konnte bis anhin auf freiwilliger Basis mitmachen.

Dürig P.: Die bessere Einbindung der Schüler ist ein offenes Traktandum im Vorstand und sollte bis zum Saisonbeginn besprochen sein.

Kopp K: Unterstützt die Neuerungen, denn beim Material hat es bereits „5 vor 12“ geläutet.

Rangverkündigung ZLK

1. 85 cm J. Beutler,
2. 280 cm Walther Chr.,
3. 315 cm Walther Alain.

Peter Dürig schliesst die Versammlung um 16:30 und wünscht allen ein gutes „Überwintern“.

Für das Protokoll:
Stefan Honegger

Der verantwortungsbewusste Pilot

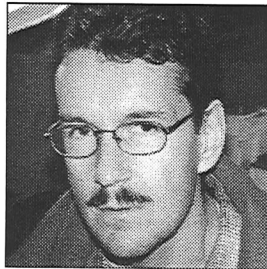
Wir alle kennen es: mit zunehmender Tageslänge nimmt auch das ominöse „Reissen“ zu. Und damit kommen auch alte und neue Ambitionen und fliegerische Ziele. Ich möchte versuchen, einige Tips zu geben, wie man das Umfeld optimieren kann, um die Erfolgschance zu steigern. Folgende Checkliste kann ein Hilfsmittel sein für die Saisonvorbereitung und soll noch nach Bedarf mit persönlichen Punkten ergänzt werden.

Vor dem ersten Flug:

- Kontrolle des Ausweises (Ablaufdatum)
- Trainingsstand: gesetzl. Minimum; Minimum für Passagierflüge; gruppeninterne Vorschriften (Kontrollflug vor dem erstem Flug für Piloten ohne Silber-C oder bei einer Gesamterfahrung von weniger als 350h resp. weniger als 10h im Vorjahr, Checkflug für Schleppiloten, 3 Landungen für Fluglehrer vor

dem ersten Schulungs- oder Kontrollflug)

- Trainingsbarometer anschauen (am Anschlagbrett der Villa Thermik)



- Flugverfahren und Notverfahren repetieren
- Flughandbücher studieren, Eigenheiten der verschiedenen Typen kennen

Für die ersten Flüge:

- vor dem Flug keinen Zeit-

druck!

- Aussencheck extrem seriös machen (geniessen! Geistig auf den Flug einstellen). Jedes Flugzeug ist montiert worden.

- Auch ein Absaufer ist ein Trainingsflug mit einer Landung! Deshalb jede Gelegenheit zum Fliegen nutzen.

- speziell für Piloten, die Flugzeuge einfliegen: Das Wichtigste ist hinausschauen!!! Das zweitwichtigste sauber fliegen und dann kommt erst das Formular. In Flug so wenig wie möglich schreiben.

Last Call!

An Alle, die es noch nicht gemacht haben: Bis am 30. Juni 1999 müssen alle Startarten, für welche eine Berechtigung im Ausweis steht (Schleppstart, Windenstart, Eigenstart usw), ins

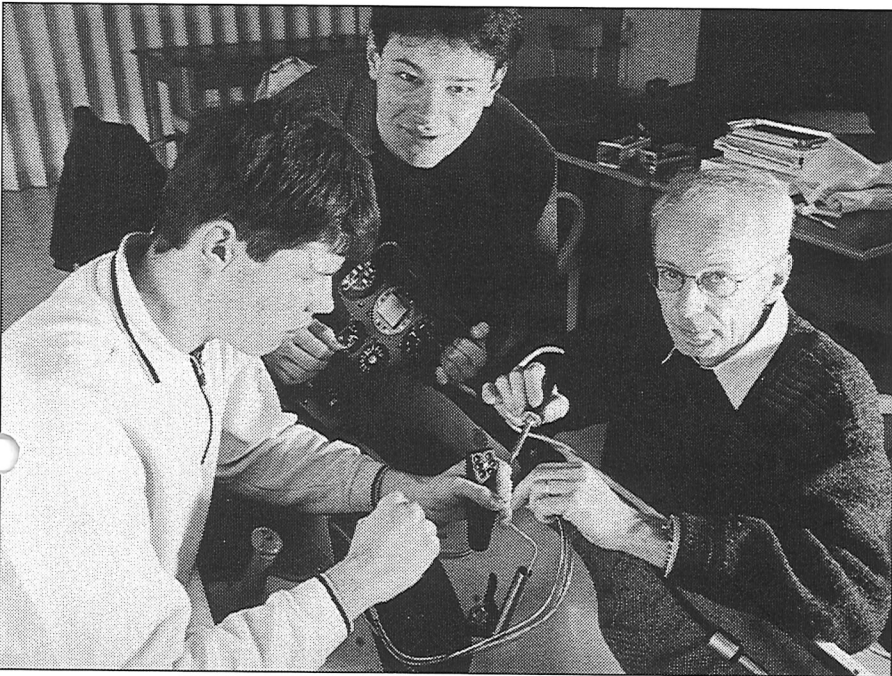
Flugbuch übertragen werden. Nach diesem Datum muss die entsprechende Einweisung wiederholt werden. Der Übertrag ist durch einen Fluglehrer vorzunehmen.

Bericht der Instrumentengruppe

Vorwort

Die Instrumente der SG-Flugzeuge waren in einem Zustand, der in der Geschichte der Luftfahrt seinesgleichen sucht. - Nein, Spass beiseite, so schlimm war es nun doch wieder nicht. Trotzdem drängte sich eine Aktualisierung, eine Kontrolle sowie eine Instandsetzung auf. So nahm Hannes Beutler

des Vorstandes für den L-NAV Anflugrechner (kommt aus den fernen USA). Insbesondere sollte aber eine Ordnung vor und hinter die Pannels gebracht werden: Farbige Luftschläuche, möglichst einheitliche und zweckmässige Anordnung der Instrumente in allen Flugzeugen, saubere Verdrahtung und einigermaßen präsentables Aussehen standen an vorderster Stelle.



die Sache schon früh in die Hand und legte den Grundstein für eine organisierte Modernisierungsaktion. Voller Begeisterung stürzte er sich in die Arbeit und erkämpfte sich die Gunst

Dieses Pflichtenheft tönt nach unheimlich grossem zeitlichem sowie finanziellem Aufwand. Wie sich in der Zwischenzeit herausstellte, ist dem auch in der Praxis so. Glücklicherweise gibt

es seit diesem Winter das neue Unterhaltssystem mit den Spezialistengruppen (Spezialisten wenigstens auf dem Papier). So gesellten sich Edisoehn (Marc Inäbnit), Samuel Baldinger, Alain Walther und ab den Weihnachtsferien auch Christian Walther zu den unter der Last der Arbeit stöhnenden.

Und nun ran an den Speck:

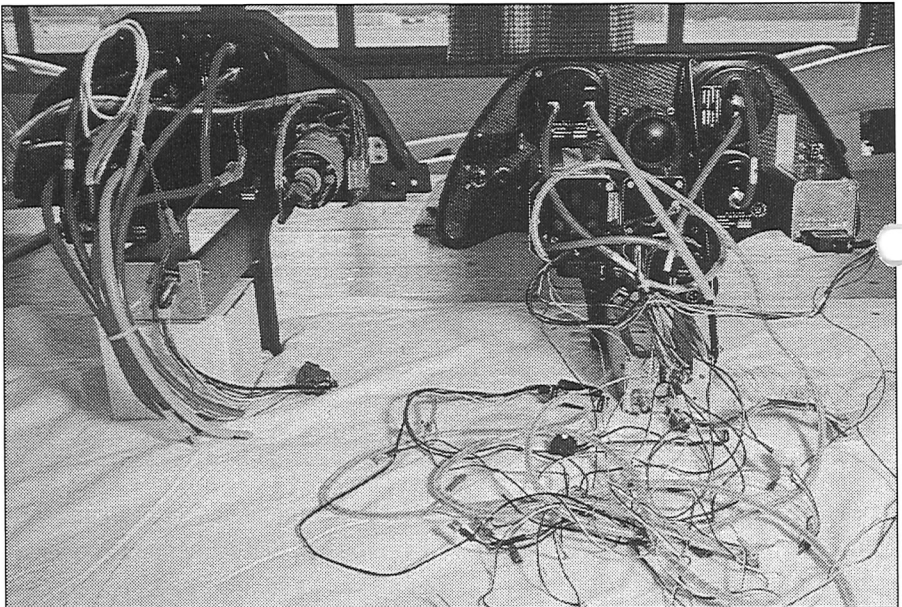
Am Tag nach der Demontage begannen wir bereits unsere Arbeit. Als erster Schritt stand die Zerlegung der Instrumentenbretter an. Schon beim Ausbau der mit ILEC-Rechnern ausgerüsteten Panels erlebten wir einen Schock: Einen solches „Kabelgnusch“ wie im vom Hersteller instrumentierten Duo hatten wir wahrhaftig nicht erwartet. Tennis-

ballgrosse Knäuel waren mit Klebeband zusammengefasst!

Sämtliche ausgebauten Instrumente, also alle, wurden auf korrektes Funktionieren geprüft. Alle losen Teile wurden mit Artgenossen vereint in (neuen) Kotsäcken aufbewahrt, die Instrumente mit der Immatrikulation des Herkunftsflugzeuges versehen. Edisoehn eichte die Höhenmesser neu. Die Frage, ob dies vonnöten war, erübrigte sich: DG-300 BC schoss den Vogel ab, zeigte er doch 300m zu tief an! Die Funkanlagen gelangten für eine Revision zum Hersteller nach Deutschland: es stellte sich heraus, dass nur gerade eine (jajwohl, eiinne) fehlerfrei funktionierte. Das gibt zu denken.

Housi Michel nahm die nunmehr instru-

16



rechts: Werksverdrahtung - links: nach dem Lifting

mentenlosen Panels in seine Werkstatt zum Sandstrahlen, Grundieren und Spritzen. Toll, wenn man bedenkt, dass unsere Ka-8 dieselbe Farbe wie die F/A-18 der Schweizer Luftwaffe erhielt. Besten Dank, Housi! Unterdessen sassen wir, die Instrumentengrüppler, aber nicht nur tatenlos herum: Die Instrumente mussten nämlich ihren neuen Zugzeugen zugeordnet werden. Den grössten Aufstieg erlebte eine Libelle aus einer Ka-8. Ihre neue Adresse lautet: DZ, 3131 Duo Discus. Wieso das? Unsere nicht wolkenflugtaugliche Superorchidee war mit einem sinnlos gefährlichen Wendezeiger ausgerüstet. Neu wurden sämtliche Leistungsflugzeuge mit Rechner und GPS-Anschluss ausgestattet. Die richtigen Stecker sind bei Hannes Beutler erhältlich. Jeweils zwei Discus, zwei DG-300 und der Duo Discus erhielten ein L-NAV, ein Discus, eine DG-300 und die ASK-21 erbten die schon vorhandenen ILEC-Rechner. In die Ka-8 sind die Cambridge E-Vario der ASK-21 eingebaut worden. Aus Platzgründen gelangten zum Teil neue kleine Höhenmesser zum Einbau. Nicht funktionierende Fahrtmesser und Varios wurden gnadenlos ausgemustert und ersetzt. So wird ab kommender Flugsaison eine Instrumentierung von aktuellem Stand zur Verfügung

stehen. Auch dem Vorsatz der systematischen Platzierung wurde voll Rechnung getragen.

Nun wurde Schräubchen gedreht. Alles neue, schwarze Messingschrauben, die einerseits den Kompass nicht beeinflussen, andererseits positiv zum neuen Erscheinungsbild der Panels beitragen. Dann fingen die Weihnachtsferien an. Mit stark dezimierter Mannschaft wurde intensiv vom frühen Morgen bis zum späten Abend durchgearbeitet. Der tägliche Besuch von Godi Bühler und die Erlebnisse des Hubert Ebner trugen viel zur guten Stimmung bei. Gott sei Dank kam in der zweiten Woche Verstärkung von Chrigu Walther, der den mit blutunterlaufenen Augen herumwandelnenden Hannes und Alain unter die Arme griff. Ende der Ferien: Alle 18 Panels



Top: die Fernbedienung am Knüppel

standen vor uns, mit farbigen Schläuchen versehen und bis auf die Elektronik komplett.

Nun kamen die Rümpfe an die Reihe. Während sich nämlich Hannes und Edisoohn um die Elektronik kümmerten, verlegte der Rest der Gruppe schon einmal die ersten farbigen Schläuche und die zusätzlichen Ausgleichflaschen für die L-NAV in den Discus. Der Duo erhielt ausserdem ein Datenübermittlungskabel zur L-NAV Anzeige des hinteren Sitzes.

Endlich konnten die ersten Bretter fertig in die Flugzeuge eingebaut werden. Schläuche anschliessen, Schrauben anziehen, ausprobieren. Denkste! Etwas ungeplant war mühsamste Knochenarbeit angesagt: Die kindlichen 20 Minuten Einbauzeit wurden zu ausgewachsenen 2-3 Stunden, je nach Flugzeugtyp! Zuerst ermittelten wir das neue Gewicht der Panels, welches mit demjenigen vor dem Umbau verglichen wurde. Sonst fliegen unsere Piloten noch mit schwanzlastigen Flugzeugen im Kakao herum! Dann wurden die Schläuche auf die richtigen Luftenlässe geprüft und teilweise neue Stromanschlüsse eingebaut. Komisch, aber als Instrumentengrüppler schraubt man etliche Sitzschalen heraus (und wieder hinein). Jetzt durften die Schläuche richtig verbunden und das Panel montiert werden. Schleunigst schlossen wir eine der frischgeprüften Batterien an und probierten (Hannes programmierte) eifrig die neuen Rechner.

Als praktisch sämtliche betroffenen Flugzeuge fertig ausgerüstet waren, kam die frohe Botschaft von oben: Man hatte sich durchgerungen, neue Steuerknüppel mit integrierter L-NAV Tastatur anzuschaffen. Jä de haut! Sitzschalen raus und rein mit dem neuen Spielzeug. Wir sind froh, dass man sich für diese Knüppel entscheiden konnte. Im Flug erhöhen sie die Sicherheit erheblich, weil man anstelle der unmenschlichen Verrenkungen zum Panel hin gemächlich mit dem Daumen zuckend die Rechner bedienen kann.

Zum jetzigen Zeitpunkt (Anfangs Februar) sehen wir endlich einigermassen das Ende des Tunnels. Es sind schon etliche hundert Baustunden geleistet worden, und weitere werden folgen. Aus den Assistentengreenhorns wurden allmählich sachverständige Mitarbeiter. Hinter dieser Geschichte steht nämlich etliches mehr als man denkt. Es bedarf einiger fachlicher Kenntnisse um an solch wichtigen Dingen herumzuerkeln. Das in diesem Winter eingeführte Spezialistensystem trägt viel dazu bei. Deshalb wären wir froh, wenn für allfällige Änderungen und Verbesserungsvorschläge ein Mitglied aus der entsprechenden Spezialistengruppe beigezogen würde. Nur so wird ein langfristiges Weiterbestehen der Ordnung und Funktionalität in und um unseren Flugzeugpark garantiert.

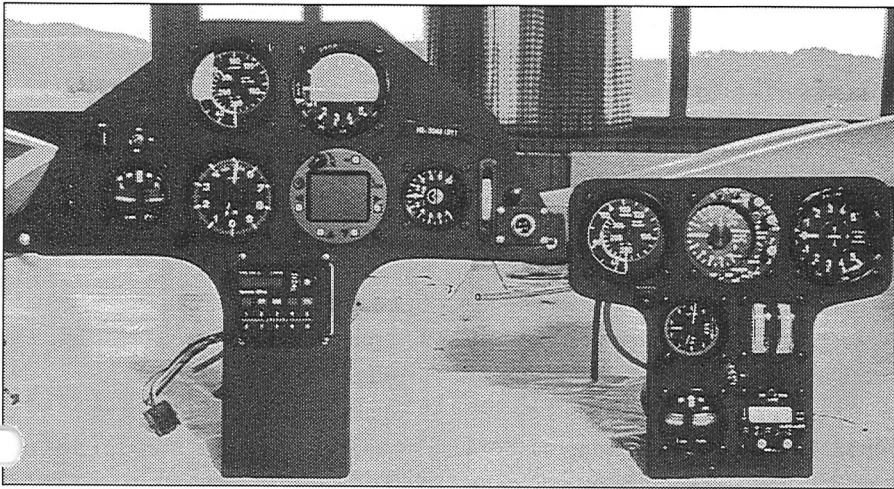
Trotz der vielen Arbeit hatten wir stets unseren Spass. Für die immer willkom-

menen Besuche interessierter Piloten und ihre unterhaltsamen Geschichten, darunter auch von Herrn Barras vom Luftamt, möchten wir uns herzlichst bedanken. Besonderen Dank an: Die Stimmungskanone und immer bereite helfende Hand Hubi Ebner, Tinu Zumbrunnen für Zangen, Rat und Tat, Aschi Nyffenegger für die etlichen Materialbeschaffungen, Housi Michel für den neuen Farbglanz und alle anderen, die tatkräftig zum Gelingen des grossen Vorhabens beigetragen haben.

Besonders stolz sind wir übrigens auf den nun endlich funktionierenden Umschalter für das vordere und hintere Pitot des Duo Discus und den aufgeräumt wirkenden Gesamteindruck hinter den neu verdrahteten, verschlachten und funktionstüchtigen Instrumentenbrettern.

Wir wünschen allen Piloten der SG-Bern einen guten Saisonstart und viel Freude an den neuen Instrumenten.

Für die Instrumentengruppe: Alain und Christian Walther.



Lebensversicherung und Vorsorge. *Sicherheit für morgen – einfach und unkompliziert.*

MobiLife

Die Mobiliar
Versicherungen & Vorsorge

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

Bericht der Gruppe Anhänger

von Rita Holdener

Unsere Baugruppe besteht aus Peter Michel, Res Trüssel und mir. Gemeinsam haben wir im Herbst 1998 den Auftrag gefasst, die 9 SG-Anhänger bis Saisonbeginn 1999 wieder in Schuss zu bringen.

Von Anfang an war klar, dass die Arbeiten unmöglich im Mösli ausgeführt werden konnten. Nicht nur, dass sich diese auf einige wenige Schönwetter-Samstage konzentriert hätten, aber wie sollte man bei den winterlichen Temperaturen vor dem Hangar seriös arbeiten können? Ganz zu schweigen von der fehlenden Infrastruktur. Pesches Angebot, die Reparaturen in seiner Werkstatt auszuführen, nahmen wir deshalb gerne an.

So hängten Res und ich jeden Dienstag Abend einen SG-Anhänger an den Ford von Res und ab gings Richtung Neuenegg - bei Schneetreiben manchmal gar nicht ein so einfaches Unternehmen, falls man überhaupt vom SG-Gelände wegkam...

Dank der guten Infrastruktur gingen die Unterhaltsarbeiten programmgemäss voran. Die geplanten Aufwendungen von rund 30 - 40 Stunden pro Baugruppenmitglied erwiesen sich in unserem Team als realistisch.



Bisher ausgeführte Arbeiten:

- * allgemeine Aussenkontrolle
- * Kontrolle der elektrischen Anlage
 - * defekte Nummernbeleuchtungen repariert
 - * Rücklichter ersetzt
 - * Kontrolle Reserverad
 - * Schlösser und Schliessgestänge repariert
 - * neue Ketteli für Sicherungsbolzen montiert
- * Haltegriffe bei Deckel neu montiert
- * allgemeine Innenreinigung
- * Isolation neu ankleben
- * Befestigungsgurten ersetzt,
- * Spanschlösser bei Rollis gerichtet
- * Pneu am Heckrolli ersetzt
- * Bremsbeläge kontrolliert
- * Nummernschilder ausgebessert
- * Auffahrrampe repariert
- * Anhänger-Stütze repariert usw.

Für all diese Arbeiten standen uns die elektrische Schweissanlage, die Auto-Gen-Schweissanlage, der Hebekran, Pressluft sowie sämtliche Maschinen, Werkzeuge, Klein- und Reinigungsmaterialien zur Verfügung, und dies alles erst noch in einem hellen und geheizten Raum (Musikberieselung inbegriffen!).

Deshalb merke man sich:

Schlosserei
Metallbau
Zäune
Reparaturen
Spezialanfertigungen

SCHLOSSEREI OPPLIGER GMBH

Sensebrücke 13
Postfach 101
3176 Neueneegg

031 741 67 68
079 607 25 54

Fax 031 741 67 71

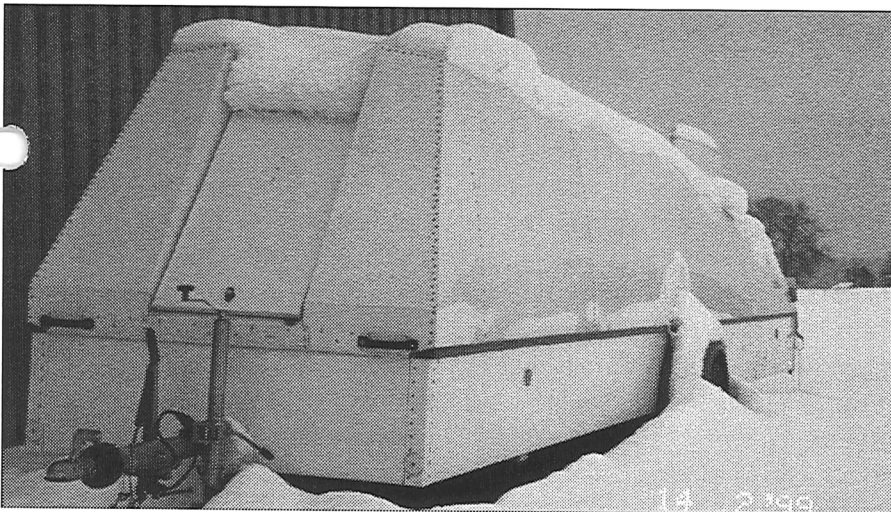
Inhaber: Peter Michel

Die gute Adresse für Anhänger-Reparaturen (und selbstverständlich Metallbauarbeiten aller Art)!

Mitunter staunten wir ziemlich, was in den Anhängern alles zum Vorschein kam. Das reichte nicht nur, um einen Abfallsack zu füllen, das reichte bisweilen, um eine Abfallstudie darüber zu verfassen...

Trotz Baugruppen darf es künftig sicher nicht das Ziel sein, jegliche Eigenverantwortung zu unterlassen, da irgend jemand den Mist ja schon wegräumt oder die lockeren Schrauben nachzieht, wo immer die sein mögen!

21



Wenig einladendes Klima zum Schräubchen drehen

Kamikaze-Schlepp

von Hansruedi Schmid

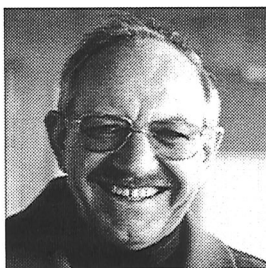
Unter dem Titel "Share the Experience" regte unser Cheffluglehrer Roland Bieri in der Juni-Ausgabe 1998 eine Artikelserie über Flugerlebnisse an, die dank Glück oder zufälligem, richtigem Verhalten nicht in die Katastrophe führten. Dabei steht es jedem Leser zu, selbst allfällige Lehren aus den Vorgängen zu ziehen. Aus meiner Erfahrung von gut über 1300 h Segelflug kann ich mich an mehrere Vorkommnisse erinnern, bei denen mir noch jetzt die „Knie schlottern“ oder „die Haare zu Berge stehen“, wie man so schön sagt. Beginnen möchte ich mit folgendem Erlebnis:

Am 20. Juli 1979

geht in Saanen einmal mehr ein schönes Segelfluglager dem Ende entgegen. Es ist mein zweites Saanenlager, meine Flugerfahrung beträgt rund 140 h, und vor 2 Tagen gelang mir zusammen mit H.P. Köller der 50km-FAI-Silber-C-Flug mit der Ka-8 von Saanen nach Heimenschwand, verbunden mit meiner ersten Aussenlandung. Ich fühlte mich gut und den segelfliegerischen Kinderschuhen entwachsen.

Wegen dem Aufzug einer Schlechtwetterfront werden beim morgendlichen

Briefing Piloten gesucht zum Überflug einiger Segelflugzeuge nach Bern. Eigentlich ist dazu niemand so recht motiviert, aber die Flugzeuge müssen wie-



der nach Bern zurück. Ich stelle mich deshalb für den Überschlepp unseres Blau HB-965 zur Verfügung und überrede meine Ehefrau, mich als Passagier zu begleiten. Ohne grosse Begeisterung sagt sie zu und

um 1300 h treffen wir unsere Startvorbereitungen, nachdem uns ein Rücktransport nach Saanen auf der Strasse zugesichert worden ist.

Die Regenwolken hängen schon tief und ein Flug durchs Simmental bis Wimmis ist mit dem Schlepppiloten abgesprochen. Um 1343 h zieht der Robin an, der Start erfolgt problemlos. Wir überfliegen nach der Startkurve bei Rougemont den Flugplatz Saanen, Schönried und Saanenmöser.

Gegen Zweisimmen zu ist die Basis so tief, dass wir absinken müssen. Unsere Geschwindigkeit nimmt zu und am Fahrtmesser steht der Zeiger auf 165 km/h. Die Schläge sind entsprechend hart und ich hoffe, keinen Seilriss zu erleben.

Ich vertraue voll dem Schlepppiloten, der ein erfahrener Militärpilot ist. Zu

allem Überfluss beginnt es jetzt auch zunehmend zu regnen.

Meiner Frau behagt die Flugreise schon längst nicht mehr, und ganz scheu macht sie sich mit folgenden Worten bemerkbar: „Am Instrumentenbrett steht bei mir maximale Schleppgeschwindigkeit 145 km/h, aber wir fliegen doch bedeutend schneller.“

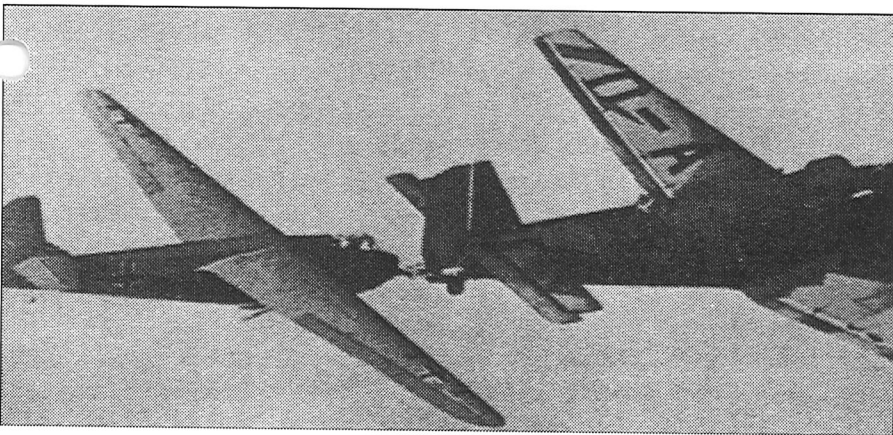
Ich versuche sie zu beruhigen, der da vorne habe viel Erfahrung und wisse sicher was er tue. Trotzdem greife ich zum Mikrofon, spreche den Schleppiloten an und äussere: „Wir fliegen doch etwas zu schnell, ich möchte keinen Seilriss riskieren“. Er quittiert mit den Worten: „Ja wenn du meinst“ und nimmt etwas Gas zurück.

Mit gut 145 km/h fliegen wir weiter, in einer Höhe von ca 1600 m. Der Stockhornkette entlang liegen die Wolken auf. Ich kann dies aber nur aus den Augenwinkeln sehen, denn ich muss mich voll auf das Schleppflugzeug konzentrieren,

um meine Position halten zu können. Meine Hände sind schon ganz verkrampft.

Ich bin froh, dass wir bald bei Wimmis das Simmental verlassen können. Doch kurz nach Oberwil ändert das Schleppflugzeug unverhofft seine Richtung nach links, direkt auf die Stockhornkette zu. Wir steigen eng zwischen felsigen Hängen der Krete entgegen. Dort ist in den dunklen und aufliegenden Wolken ein enger, hellerer Schlitz zu sehen, aber beim Näherkommen ist dahinter nur grau in grau.

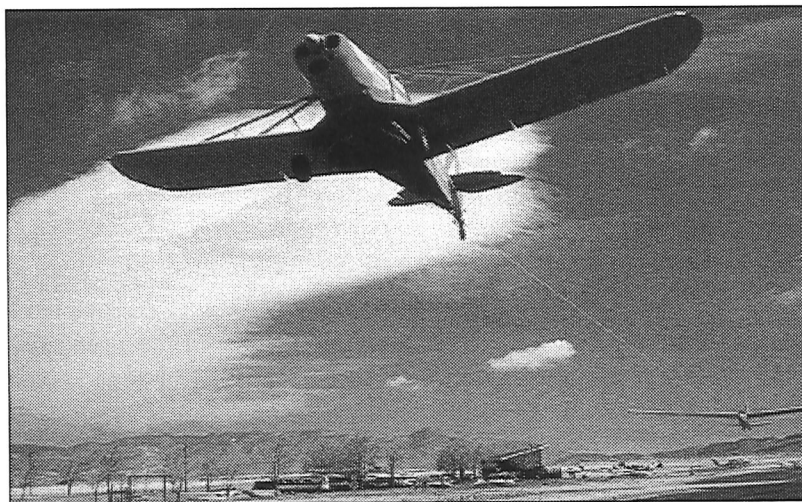
Die Turbulenzen nehmen zu, der Flug ist das reinste Rodeo zwischen nahen Felswänden, wie ich es noch nie zuvor erlebt habe. Es wirft uns von einer Seite zur andern, meine Frau schreit nur noch: „Wir knallen in die Felsen, wir stürzen ab!“ Mir bleibt schon längst nichts anderes mehr übrig als am Seil zu bleiben. Endlich ist die helle Stelle vor uns. In geringster Höhe überque-



Es gab Zeiten, da wurde noch viel verrückter geschleppt (Lastensegler, nachts)

ren wir einen tiefen Punkt der Stockhornkette, möglicherweise zwischen Nünen und Gantrisch. Mein Höhenmesser zeigt nie mehr als 2000 m an. Da die Wolkendecke auf der andern Seite der Stockhornkette sehr tief herunterhängt und nur ein sehr schmalen Schlitz zur Geröllhalde frei ist, die wir

getrimmt. Hebel sofort wieder nach vorn und nun erwische ich doch die wirksame Bremse. Diese fahre ich voll raus und kann damit die Annäherung ans Heck des Robin stoppen. In dieser Konfiguration, Blanik knapp am Heck des Robin, rasen wir die Geröllhalde hinab.



24

nun nach dem Überqueren hinuntersausen, muss der Schleppzug „auf den Kopf“ gestellt werden.

Ein neuer Schreck durchfährt mich in diesem Moment: Die Schwanzflosse des Schleppflugzeugs kommt mir immer näher. Das Schleppseil ist nicht mehr sichtbar und ich riskiere von hinten in die Schleppmaschine zu knallen, ohne Ausweichmöglichkeit.

Instinktiv reisse ich an der linken Seitenwand den ersten Hebel den ich zu fassen kriege nach hinten, und der Blanik bäumt sich sofort auf. Ich habe den Trimmhebel erwischt und voll auf Heck

Endlich, auf schätzungsweise 1700 m, haben wir die Wolkenbasis erreicht und können wieder in den Horizontalflug übergehen. Das Seil beginnt sich meiner grossen Erleichterung wieder zu straffen.

Vor uns liegen die Schiessplattformen des Gurnigels, und ein Steigflug führt uns über das Gurnigel Berghaus hinweg gegen Riggisberg. Hier kann ich mich endlich von dem von allen guten Geistern verlassenen Schleppiloten trennen. Ein für uns bis heute unvergesslicher Flug, der dank viel Glück nicht schlimm endete.

Mein erstes Jahr im „Nationalen“

von Marc Hauser

Am 13. und 15. Mai 1998 fielen mir die ersten 300er Erfahrungen dank den fast australischen Thermikbedingungen förmlich in den Schoss. (Dies war die

bereits vielgelobte Woche des Streckenflugkurses vom letzten Jahr)

Meine Krämpfe im dritten Dreihunderter möchte ich hier schildern.

Wie die bereits vorangegangenen Flüge sollte mich

auch dieser um die folgenden Eckpunkte führen: Gurnigel-Berghaus - Le Brévent (bei Chamonix) - Grimsel Passhöhe - Gurnigel-Berghaus.

26. Juli 98; 11:45

Voller Zuversicht geht's los. Nach elf Minuten am Seil gleitet die DG 300 in

zügigem Tempo über die Gantrischketten. Das Schütteln auf der Simmental-

seite empfing mich auch schon zahmer! Mit einem knappen Meter Steigen erklimme ich wieder Klinkhöhe. So einfach wie im Mai wird es diesmal wohl nicht werden, denke ich mir und eine geschlagene Stunde später bewahrheiten sich meine Befürchtungen am Hornberg.

Über mir kreisen farbige „Ghüdersäcke“ mit entsprechend dreckig lachenden „Piloten.“ Es ist zum Verzweifeln.

Die Schläuche sind ebenso eng wie zer-rissen.

Das Vario singt in mehreren Oktaven, meist in den unteren. Um 14 Uhr erreiche ich mit letzter Kraft das Eggli-Massiv. Es ist schon imposant, wie die Berge von unten aussehen!



Aus dem Wallis melden sich seit Stunden sauerstoffvermissende Wellen-

süchtige.

Die einzigen Wellen, die *ich* von hier ausmachen kann, sind diejenigen im Freibad Saanen. Die Frequenz 119.42 wird brandaktuell, und ich sehe mich in Gedanken schon im „Bahnhöfli“ an einer Stange nippen.

Über den Dorfflüch schlägt es mir jedoch auf einmal von unten an den Rumpf.

Als Ursache stellt sich bald darauf ein schöner 2-Meter Bart heraus. Ich rühre mich nicht vom Fleck und bleibe bis Basishöhe in diesem Aufwind. Dem Berner Oberland traue ich nicht mehr über die Wolke. 14:20 Uhr: die vorgesehene Strecke erscheint mir nun schon etwas illusorisch zu sein, aber wenigstens komme ich nun wieder alleine nach Belp zurück. Mit der gewonnenen Höhe könnte man ja trotzdem mal Walliser-

luft schnuppern gehen. Und die ist tatsächlich viel besser! Um 15 Uhr lasse ich Sitten hinter mir. Kann ich es noch schaffen? Über dem Seelein des Dent de Morcles bei Martigny tanke ich noch einmal maximale Höhe, Basis 3400 Meter.

heit gegeben. Diese Sicherheit ist nun wirklich gefragt, an ein Navigieren mit Karte ist nicht mehr zu denken. Ich bin schon froh, wenn sich die Karte nach wilden Tänzen um meinen Kopf wieder auf meine Beine legt. Die Turbulenzen, die durch den starken Westwind ent-

26



Bei der Überquerung des Rhonetals stellt sich mehr Muffen- als Variosausen ein, vor allem weil sich Res Hirzel ausgerechnet jetzt nicht planmässig aus Bex meldet...

Deutlich mehr als einen Kilometer an Höhe verliere ich bis zum Lac d'Emosson.

Die Gegend ist mir vertraut, mit Peter Ryser konnte ich vor einigen Jahren als Sandsack im Duo- Discus mitfliegen, dies hat mir auch bei den ersten Solo- flügen in diesem Gebiet grosse Sicher-

stehen, sind nicht nur unangenehm, sondern auch heimtückisch. Zeigt der Vario für eine Sekunde ein Steigen an, muss ich in der nächsten mit aller Kraft das Flugzeug unter Kontrolle bringen. Unzählige Male dreht es die DG beinahe auf den Rücken. Um eine schweisstreibende Erfahrung und einige blaue Flecken reicher gelange ich um 15:52 an meinen ersten Wendepunkt. Nach dem Brévent läuft es besser und bedeutend ruhiger. Mit Rückenwind und schon etwas Heimweh verlasse ich



Frankreich Richtung Grimsel. Die Nordseite des Wallis sieht besser aus als die Südseite. Via Welle über der Lötschenlücke erreiche ich um 17:03 Uhr die Grimsel-Passhöhe. Für den Rückweg entschliesse ich mich für einen Flug quer durch die Rabatte via Gr. Wannenhorn. Die Thermik bringt mich hier schon auf 3900 Meter und die anschließende Welle, die nun auch über dem Konkordiaplatz steht, lässt mich lange Zeit das grandiose Panorama betrachten und will mich deutlich höher katapultieren, als ich ohne Sauerstoff steigen darf.

Vor lauter Glückshormonausschüttungen brettete ich mit etwa 190 Sachen im Direktflug dem Gurnigel entgegen. Wie dumm von mir, wäre die schöne Höhe doch mit etwas mehr Sorgfalt in weitere Strecke zu verwandeln gew-

sen.

Um 18:26 fotografiere ich das Bergrestaurant. Kann man um diese Zeit noch an eine Erweiterung denken? Über dem Thunersee sollte das Sinken nicht allzu gross sein.

Tatsächlich: Praktisch ohne nennenswerten Höhenverlust gelange ich fünfzehn Minuten später ans Niederhorn. Um die Erweiterung mit dem Abschlussfoto am Gurnigel zu krönen, reicht es trotz wiederholter Stossgebete und vielen Fehlversuchen nicht mehr. Ich lande um 19:20. Noch nie waren wir so froh, wieder auf dem Boden zu sein, meine Blase und ich. Den Rest des Films knipse ich mit Landefotos voll. Ich könnte die 1861 umarmen!

Das Wettbewerbsfliegen hat mich gepackt. Gerade bei diesem letzten Flug

habe ich erleben können, was diese Art der Fliegerei bringt. Man wird herausgefordert, weiter zu fliegen als man es ohne „auszuschreiben“ tun würde. Es geht mir nicht mal so sehr um die Punkte oder den Rang, den ich erfliegen will, zumal die Erstplatzierten im NSF astronomische Ergebnisse erzielen. Ich erhalte mit dem Wettbewerbsfliegen die Möglichkeit, Erlebnisse zu machen, von

denen ich fliegerisch und auch menschlich profitieren kann.

Es würde mich freuen, wenn in der nächsten Saison mehr Jungpiloten mit mir auf Strecke gehen würden. Ein Mitfliegen bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 44 km/h (schwach frisiertes Töffli) dürfte ja wohl kaum Schwierigkeiten bereiten...

28



Impressum

Glider News ist das offizielle Mitteilungsorgan der Segelfluggruppe Bern,
Postfach 7804, 3001 Bern.

Erscheinungsdaten: Erster März, Juni, September und Dezember
Beiträge bitte so früh wie möglich, spätestens aber 2 Wochen vor Erschei-
nen!

Redaktion: Christoph Hammerschlag, Rubigenstr. 16, 3123 Belp

Tel. 031 819 35 58, E-mail hammerschlag@swissonline.ch

Inserate: Michael Jäggi, Tel. 031 351 16 32

Bücher über

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

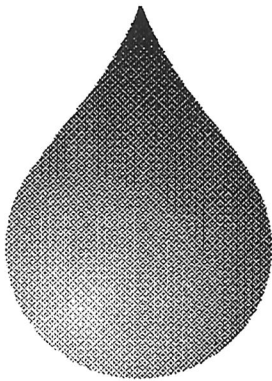
bei

**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



**Ihre Heizöl-
Lieferanten in der
Region-**

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



in Roggman Lys

storen-service ag

Gewerbepark Felsenau

Bern, Tel. 031 302 04 45

Für Tips + Trends die Storotheek



repavit – storen erleben.

Roland Käser

CAFE STEIBACH
HOLZOFENBÄCKEREI
KONDITIONEIREI



3123 BELP
NEUMATTSTRASSE 8
TEL 031 819 15 65
FAX 031 819 15 23

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

Mürren

Schmuck und Uhren

IWC BERTOLUCCI CENTURY MOVADO CITIZEN
MILUS BERNEY FOLKWATCH ALFEX BUNZ

It's time to be a Citizen.