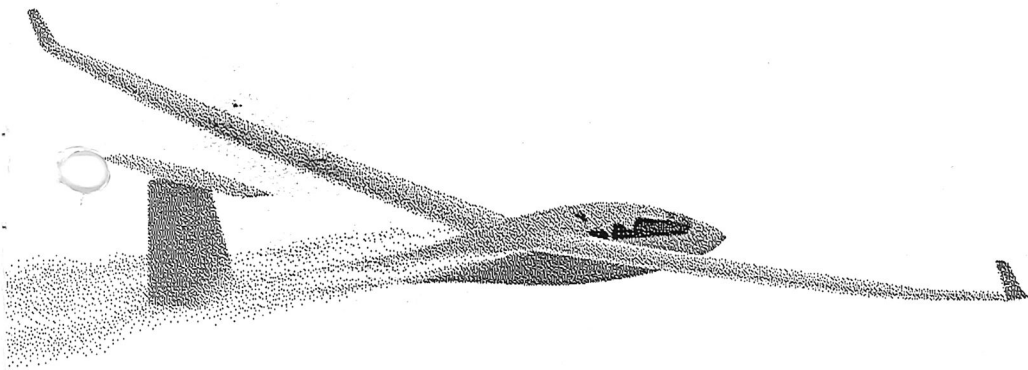


**September 1999**



*Glider*  
**NEWS**

---

**SEGELFLUGGRUPPE BERN**

## Tätigkeitsprogramm 1999

### 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

**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

## Liebe Mitglieder, liebe Freunde der SG Bern

Wenn wir diese Ausgabe der Glider News in den Händen halten, ist die Segelflugsaison zwar noch nicht ganz zu Ende, aber die Zeit der Hammertage ist gezählt und eher gemütliche Flüge in der näheren Heimat sind angesagt. Nutzen wir die verbleibenden Tage für Umschulungen, Landetrainings und für die Windentage!

Dieses Jahr finden die Windentage in einem besonderen Rahmen statt: Bleiben die ersten 2 Tage am 2. und 3. September für die Ausbildung und die Ziellandekonkurrenz reserviert, so wollen wir unseren Teil zum guten Gelingen der Jubiläumsfeier „70 Jahre Flughafen Bern – Belp“ am 4. und 5. September mit Windenstarts für Passagiere beitragen. Dazu braucht es wiederum Helfer, welche sich uneigennützig für das Allgemeinwohl der SG-Bern und der Fliegerei generell auf dem Belpmoos einsetzen. Wer an diesem Wochenende noch freie Kapazitäten hat, der melde sich doch spontan bei unserem Job Manager Andreas Trüssel. Dein Einsatz wird mit Bauzeitgutschrift für die Saison belohnt!



Diesen Herbst werden auf dem politischen Parkett die Weichen für die politische Zukunft gestellt. Bei den kommenden Wahlen gilt es, fähige Leute zu

wählen, welche auch die Anliegen der Fliegerei in diesen Gremien vertreten. In den letzten Jahren hat es sich gezeigt, dass guter Kontakte zur Politik manches vereinfacht und auch für die Anliegen der

Aviatic immer wichtiger ist. Ungeachtet der Parteizugehörigkeit gilt es, diese Leute in die Schaltstellen der Politik zu wählen und damit auch die Vertretung der Aviatic zu stärken. Ein aktiver Vertreter aviatischer Belange auf dem Belpmoos stellt sich zur Wahl, und ich empfehle allen Segelfliegerinnen und Segelfliegern, Freunden und Bekannten, dem Gemeindepräsident von Belp Rudolf Joder ihre Stimme bei den Nationalratswahlen zu geben.

Mit freundlicher Empfehlung

Euer Präsi  
Peter Dürig

## Interview mit Rudolf Joder

### Gemeindepräsident von Belp

*Red. Immer wieder haben Sie sich in der Vergangenheit für die Fliegerei auf dem Belpmoos eingesetzt, insbesondere auch für den Segelflug. Was haben Sie eigentlich für einen Bezug zur Fliegerei?*

R.J. Ich bin in Kühlewil aufgewachsen, und hatte so schon früh Kontakt mit Flugzeugen. Als Junge habe ich von meinem Aussichtspunkt aus immer mit einem Feldstecher die fliegerischen Aktivitäten beobachtet, besonders diejenigen der Segelflugzeuge, die hochgezogen wurden und über mir kreisten, oder am Hang vor mir hin- und herflogen.

Mit 12 durfte ich dann einmal in einem Pilatus Porter mitfliegen - es war ein Hit.

Allerdings wollte ich nie Pilot werden. Mir fehlte einfach das technische Flair dazu. Ich betrachtete die Fliegerei eher von der „philosophischen Seite“, St. Exupéry z. B. hat mich sehr beeindruckt.

Heute fände ich eigentlich eine Schulung eine tolle Sache, aber mir ist klar, dass ich für ein seriöses Training zu wenig Zeit hätte.

In den grossen Verkehrsflugzeugen fühle ich mich nicht sehr wohl, inmitten der vielen Leute, so völlig ausgeliefert einer unsichtbaren Technik. Den Flug mit dem Motorsegler ans Matterhorn hin-

gegen habe ich uneingeschränkt genossen: Die freie Sicht auf die Alpen, die greifbare Technik (ich durfte sogar die Steuerung ausprobieren) und der Kontakt zum Piloten neben mir vermittelten mir das Gefühl der Sicherheit. Das war eines der schönsten Geschenke, das ich während meiner Amtszeit entgegennehmen durfte.

*Höher-weiter-schneller: Dies die Maxime des Segelflugs. Sehen Sie auch in der Verkehrsfliegerei das unbegrenzte Wachstum als erstrebenswert an?*

Ich glaube, dass sich der Markt selber regeln wird, und dass das Nachfragepotential begrenzt ist. Andererseits ist für die Schweizer Wirtschaft eine gute Anbindung an den internationalen Flugverkehr sehr wichtig. Dies gilt besonders für den Kanton Bern, denn dieser hat wegen seiner Grösse eine teure Infrastruktur und ein kleines Wirtschaftswachstum, bei abnehmender Bevölkerung.

Der Flughafen hat auch für die Gemeinde Belp eine grosse Bedeutung, denn er ist hier der wichtigste Arbeitgeber, und er bedeutet ein jährliches Auftragsvolumen von 80 Mio. Interessant ist dabei, dass in den letzten 20 Jahren die Passagierzahlen von 50'000 auf 220'000 zugenommen haben, dies bei gleichzeitigem Rückgang der Flugbewegungen von 100'000 auf 60'000.



*Wie sehen Sie längerfristig die Stellung des Segelflugs auf dem Belpmoos? Manchmal erscheint der rasante Ausbau schon etwas bedrohlich für die Kleinen.*

Der Segelflug ist im Zonenplan klar berücksichtigt, daran wird sich auch im neuen Flughafenarealplan nichts ändern. Ich sehe von dieser Seite keine Probleme. Im Übrigen wachsen auch auf dem Belpmoos die Bäume nicht in den Himmel, aus finanziellen Gründen nämlich.

*Ich bedanke mich im Namen der Segelflieger für das Engagement, das Sie uns gegenüber immer wieder gezeigt haben, insbesondere bei grösseren Anlässen, und für dieses Interview.*

Es freut mich immer, wenn ich zu Euch eingeladen werde. Gerne biete ich auch meine Hilfe für die Schweizermeisterschaft 2000 an. Ihr könnt Euch mit Euren Bedürfnissen direkt an mich wenden. Ich wünsche gutes Gelingen und viel Erfolg bei diesem Grossanlass.

## 29.5.99: 728 km

von **Andreas Hirzel**

Normalerweise beginnt bei mir die Flugvorbereitung schon am Vorabend oder eventuell noch früher, je nach Wetterprognose. So geschehen am Freitag, 28.

Mai 1999 mit einer sehr guten Vorhersage, einzige Einschränkung: gegen Abend Gewitter wahrscheinlich. Mit der angekündigten Südwestlage wollte ich zuerst nach Westen fliegen, wie bei den



meisten meiner Streckenflüge von Bern aus. So wählte ich im Westen „le Brévent“ als ersten Wendeort aus und bereitete drei Varianten mit zweitem Wendeort in Oesterreich vor: Landeck, total 650 km, Seefeld mit 752 km und Maurach am Achensee totale Flugstrecke 838 km; Abflugpunkt und Ziel: Stockhorn Seilbahn-Mittelstation 1640m/M. Montieren des Ventus am Samsatg Morgen um 0730 und anschliessend Wasserladen mit meinem neuen Tank auf dem Auto, den ich durch ein Inserat in der Telefonzeitung von Heiri Bärchtold in Nänikon zu einem äusserst günstigen Preis erwerben konnte. Dabei interpretierte ich die Anzeige an der Wasseruhr nicht bestens und als das Wasser beim linken Flügel oben überlief, beschloss ich auch den rechten Flügel zu füllen. Nachdem ich auch den Heckflossentank ganz gefüllt hatte musste

ich nur noch die richtige Aufgabe in das Grundmenue meines LX-20 kopieren. Da mir dieses Unterfangen noch nicht manches Mal geglückt war, machte

mich dies wesentlich nervöser als alle andere Flugvorbereitungen. Nach Beurteilung der Meteo am Morgen entschied ich mich für die mittlere Variante, also Seefeld, etwas westlich von Innsbruck als

zweiten Wendeort.

Der Start erfolgte um 1015 Uhr, wie sich bald zeigte zu spät, wie fast jedes Mal. Entsprechend meinem hohen Abfluggewicht musste Beat Furrer den Robin in den letzten Metern der Piste vom Boden nehmen, und mein Starthelfer, Jürg Rettenmund berichtete mir später, dass während des Startes aus den Entlüftungslöchern oben auf den Flügeln kleine Springbrunnen zu sehen waren. Beat brachte mich optimal in Abflugposition und nachdem der Logger mit seinem Piepsen kund tat, dass ich mich im vorgeschriebenen Abflugsektor befand, konnte die Reise beginnen.

Mit der komfortablen Höhe von 2600m/M am Stockhorn gleitete ich genau auf Kurs Richtung Spillgerten wo ich einige vergebliche Suchschleifen flog, bevor ich am bewaldeten Hang ob Blankenburg mit 1.5 m/sek. den ersten runden

Schlauch zentrieren konnte. Die Reise ging weiter via Rinderberg, Turbachtal an die Wispile wo der nächste gute Aufwind ausgenützt werden konnte. Dieser brachte aber nicht genügend Höhe um an die Staldenflühe zu wechseln, so flog ich direkt gegen den Col du Pillon weiter und stieg dann nördlich von diesem auf ca 2650m/M. Mit dieser Höhe kann man nicht über den Sanetsch-Pass fliegen und so entschloss ich mich, über den Pas de Chevillon (Übergang von Villars nach Derborence) zu fliegen. Auch dieser Überflug ist nicht ganz ohne, weil flach und relativ weit. Dazu kommt noch ein markanter Umweg, erfolgt doch die Traversierung fast auf Gegenkurs. Nachdem ich über Ovronnaz in ca 1800 m/M nichts rechtes an Steigen finden konnte, öffnete ich den Wasserhahn für 30 Sekunden und bemerkte das leichtere Gewicht sofort an der besseren

Wendigkeit meines Flugzeuges. Die noch schwachen Aufwinde am Hang ausnützend flog ich weiter gegen Westen und überquerte das Rhonetal mit 1900m/M Ausgangshöhe. Erstaunlicherweise fand ich eine Art tragende Linie und schon vor dem Erreichen des Hanges oberhalb les Marécottes leichtes Steigen. Also weiter und auf den zentrierbaren Schlauch hoffen, wo sich der Kreisflug auch lohnt. An diesem Hang gibt es einige Seile von Transportbahnen und auch Hochspannungskabel, die eine nahes Fliegen am Hang verunmöglichen. Der zentrierbare Schlauch wartete auf mich an einem kleinen Hügel aussen an der Staumauer des Lac d'Emosson. Nachdem ich geduldig auf 2100m/M gestiegen war wechselte ich an den Hang oberhalb Argentière. Am Ende dieses Gebirgszuges liegt der Gipfel le Brévent. Das erhoffte gute Stei-



gen am Hang nach Westen blieb aus, und ich erreichte meine Wende zu tief. Der Logger gab vorerst sein ok für den Weiterflug nach Osten nicht. Ich musste noch etwa 5 km weiter Richtung Sallanches suchen gehen, bis ich einen guten Aufwind auf 2600m/M auskurbeln konnte, um endlich meinem Logger den erlösenden Piepser zu entlocken.

Der Weiterflug gegen Osten begann nun einen Stock höher und ich flog genau den gleichen Weg den Hängen entlang zurück, mit problemloser Überquerung des Rhonetales gegen den Lac de Fully. Ganz schön hoch oben kreuzte Peter Ryser im PK meine Flugbahn. Die Crête-à-Baisse spendete mir kein Steigen, und so erreichte ich Montana in nur noch 1600m/m. Dort lies ich das restliche Wasser ab und konnte in geringer Höhe über den Wolkenkratzern einen halben

Meter Steigen auskurbeln, der sich mit zunehmender Höhe in 1.5 m verwandelte. Die Frage von FK nach meiner Position und Höhe beantwortete ich ohne Höhenangabe. Der Weiterflug gegen Osten erfolgte im gleichen Stil, und ich erreichte die bewaldete Krete bei der Riederfurka oberhalb der Hangkannte und konnte endlich den ersten guten Bart mit bis zu 3.5m/sek integrierten Steigen ausdrehen. In 3400 m/M flog ich dann weiter entlang dem Egghorn und auf der nördlichen Talseite das Goms hinauf, ebenfalls nördlich an Andermatt vorbei ins Vorder-Rheintal, wo ich auf die Südseite wechselte. Die Bewölkung wurde spärlicher, und die Sprünge zwischen den Aufwinden betrug bald einmal um die 20 km. Am Stätzerhorn westlich oberhalb Lenzerheide stand der vorerst letzte Cumulus

6





auf meiner Flugbahn. Gedanken ans Umkehren kamen langsam hoch. Dazu gesellte sich noch ein Effekt, den ich mit dem Ausdruck „GPS-Syndrom“ bezeichnen möchte: ich wusste nicht mehr so genau, wo geographisch ich mich befand. Wohl zeigte mir der LX-20 die Distanz und den Kurs zur Wende, es waren noch etwa 130 km bis Seefeld. In diesem Augenblick meldete sich Wysi Bissig am Funk, er befand sich in der Gegend von Landeck und übermittelte mir beste Bedingungen für meinen Weiterflug. Moralisch gestärkt beschloss ich, den Flug fortzusetzen und gelangte bald an die Bielerhöhe und von dort ins Paznauntal mit den bekannten Ski-Orten Galtür und Ischgl. Ich hatte keine Zeit mich geographisch zu orientieren, weil ich wieder zwischen 2300 und 2500 m/M den Hängen entlang schlich und auf den guten Schlauch wartete. Diesen fand ich am Ostende des Paznaun östlich vom Hohen Riffler. Wysis guter Bericht stimmte voll und ganz und der Weiterflug via Venetberg, schirgant in die Mieminger Berge liess mich wieder hoffen. Die Wende in Seefeld umrundete ich mit dem akustischen Beifall des Loggers um 1545 Uhr, eine Viertelstunde vor der Marschtabelle. Kurz vorher hatte ich Walter Krebs gekreuzt, der von Bad Ragaz aus weit in den Osten geflogen war und sich auf dem Rückflug befand. Von ihm erhielt ich wiederum guten Bescheid, und mein Rückflug begann in bester Thermik mit Basishöhen von 4000m/M. An der Par-

seierspitze bei Landeck erreichte ich mit 4100m/M die grösste Höhe des ganzen Fluges. FK hatte derweil am Arlberg gewendet und bestätigte mir die guten Wetterbedingungen für meinen weiteren Flug. Indessen sah ich weit im Westen einen riesengrossen Schirm am Himmel, wie er von sich auflösenden Gewittern entsteht. Dieser Deckel liess mich den Flug leider nicht ganz erfüllen.

An der Ostseite des Rheintales nördlich von Chur angelangt musste ich mich wieder aus 2100m/m hocharbeiten und überflog dann das Tal an den Calanda und weiter nach Flims und Grap Sogn Gion. Bei einem Flug im August 1995 an den Achensee machte ich auf dem Rückweg den Fehler über den Oberalppass zu fliegen, der Flug endete damals in Buochs. Aus diesem Grund flog ich diesmal über den Kisten-Pass auf die Nordseite und weiter über den Klausenpass gegen die Innerschweiz. Ich musste, um noch an der Sonne zu fliegen, etwas nach Norden von meinem Kurs abweichen und konnte östlich vom Fronalpstock die letzte Thermik auskurbeln und auf 2400m/M weiterfliegen. Diese Höhe musste ausreichen, um über den Brünig wenigstens in den Kanton Bern zu gelangen. FK musste auch einen grossen Umweg fliegen und konnte mir keine gute Meteo mehr übermitteln. Die Höhe reichte aus, um den Brünig zu überqueren und als ich telefonisch meinen Rückholer Toni Fuchs avisierte, ich würde in Meiringen landen,

flog ich in einen metrigen runden Schlauch ein, konnte 300m steigen und nach Interlaken weiterfliegen, wo ich nach 8 Stunden und 36 Minuten um 1851 Uhr auf der langen Piste in leichtem Regen problemlos landete.

Den langen Schenkel vom le Brévent bis Seefeld, 366km, bewältigte ich mit einem Schnitt von 99km/h. FK und Wysi

Bissig erfüllten ihre Vorhaben, Fritz mit Burgistein-le Brévent-Arlbergpass 607 km und Wysi flog von Buochs nach Ros-sinière, dann nach Kufstein und zurück nach Buochs, 808 km.

Besten Dank meinem Rückholer Toni und auch Erich Fahrni, welcher am nächsten Morgen meine auf dem Flugplatz vergessene Flügelstütze barg.

## Übung macht den Meister

von Willy Böhlen

8 „Aufgabe 1: Verlasse im oberen Teil der Thermik den Aufwind, beobachte den Luftraum, gehe mit Luftbremse ca. 500 m tiefer, suche den gleichen Aufwind wieder, zentriere und steige wieder im Aufwind!“

Ein Zitat aus dem Strecksegelflugbuch von Helmut Reichmann Seite 127. Angestachelt von diesen Worten dachte ich, es wäre einen Versuch wert, diese

Übung, die ich bereits in unserer Region ein paar Mal ausprobiert hatte, nun auch im Wallis, aber mit Überhöhung von 3000 m nach FAI, zu versuchen.

Am Sonntag, dem 4. Juli startete ich dann mit einem B-4 in Saanen, um den eben beschriebenen Versuch anzugehen. Hinter mir eingepackt hatte ich den Barografen B1-64, der mir zwei Tage

zuvor den Streckenflug Disentis - Gorn-ergrat einwandfrei aufgezeichnet hatte. Der Südwestgrat am östlichen Löt-schentaleingang führt von Gampel steil

zum Kistenhorn, weiter Richtung Wilerhorn zum Bietschhorn. Die optimale Sonneneinstrahlung zusammen mit dem Südwestwind und der nur 6 km entfernten, 640 m über Meer gelegenen Betonpiste

des Flugplatzes Raron bewogen mich, mein Vorhaben dort zu beginnen.

In drei Etappen stieg ich mit voll ausgefahrenen Bremsklappen von 2800 m auf 1400 m über Meer ab. Über dem Weiler mit dem Namen „Laden“ mit der schönen Kapelle verliess mich dann allerdings der Mut, noch weiter abzustiegen. - Neben mir sah ich den Glockenturm der Kapelle und den Dorfplatz mit



den vielen Zuschauern, und unter mir das Bahntrasse der BLS, eine spannende Situation, darf ich doch den Höhenmesser und die Landepiste in der Talsohle nie aus den Augen lassen. Dennoch verlor ich noch 50 m Höhe.

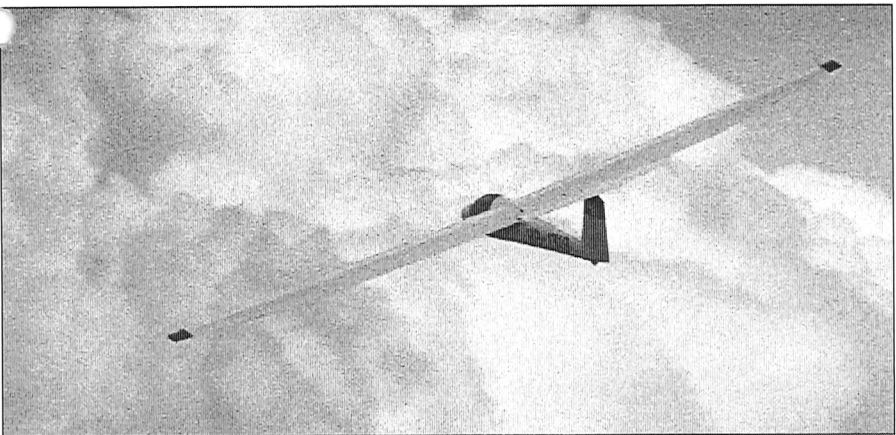
Die verbliebenen 1350 m konnte ich halten und kam bald in kräftiges Steigen über dem Grat. Mit 3500 m verliess ich das Bietschhorn (Gipfel bereits im Nebel), dann ging es weiter Richtung Norden zum Breithorn. Über dem Gipfel erreichte ich die Maximalhöhe von 4400 m. Glücklicherweise steuerte ich weiter an der Jungfrau, am Mönch und am Eiger vorbei. Als Berggänger und Fan unserer Alpen vergass ich völlig die Zeit und merkte zu spät, dass im Westen bereits alles im Schatten lag. Einzig über der Stockhornkette schien noch die Sonne. Der grosse Umweg dorthin mit dem B-4 kostete mich viel Höhe. Das Simmental erwischte mich dann noch auf dem falschen Fuss: „Bise im Mittelland!“.

Die Leethermik konnte ich nicht fassen und so musste ich das Simmental fluchtartig Richtung Wimmis verlassen. Die Aussenlandung in Reutigen war nicht mehr zu verhindern, verlief aber ohne Probleme auf einem gemähten, schmalen Grasfeld.

Volle drei Stunden hatte ich nun Zeit, über Erfolg und Misserfolg nachzudenken, bis mein Kollege Hansjörg Spycher mit Schwiegersohn und dem passenden Anhänger (von Belp) eintraf. Herzlichen Dank Hansjörg!

Als Aussenlandetraining konnte ich dies im Flugbuch eintragen, geärgert hat es mich trotzdem. Und was war mit dem Barograf B1-64? Dreimal dürft Ihr raten: Zäme gwuschet het er mer das tüüre Papier!!! Aues für nüt. Knapp eine Stunde hatte er mir aufgezeichnet und dann blockiert. Verschenkt habe ich das Papier einem Modellflieger von Reutigen, der mir geholfen hat, den 1125 zu demontieren.

Ja, eso chas eim ga.



## Saanenlager 1999

von René Ernst

Mein erstes Saanenlager erlebte ich 1947. 1956 war ich Obmann der SG Bern und habe damals das Saanenlager, nach einem längeren Unterbruch, wieder in Gang gebracht. Ich bin stolz darauf, dass die Tradition seither lückenlos weitergeführt wurde.

Dieses Jahr konnte ich ganze 4 Wochen am Lager teilnehmen, d.h. ich war vom ersten Briefing bis zur Schlussfeier mit dabei. Dies gab mir Gelegenheit, das ganze Geschehen lückenlos einzufangen und ein grosses Lagerbuch zu erstellen. Unter anderem

nahm ich praktisch an jedem Briefing teil, hörte aufmerksam zu, machte Notizen und schrieb sie protokollartig nieder. Ich fühlte täglich mehrmals den „Puls“ am Flugplatz. Viele Begebenheiten wurden fotografisch festgehalten. Daraus entstand ein umfangreiches Fotoalbum mit über 200 Bildern samt dazugehörigen Texten.

### Beobachtungen und Bemerkungen:

Der Militärflugplatz mit seinen benutzbaren Einrichtungen inkl. dem privaten Zeltplatz mit genügend Raum für Gross



Der neue Doppelsitzer "Orion" wird getauft

und Klein samt Hunden darf als ideal bezeichnet werden, z.B. für Familienferien mit Kindern. Zudem bietet auch die Umgebung den Nichtfliegenden Erholungs- und oder Aktivitätsmöglichkeiten. Vor allem ist aber der Flugplatz als gute Ausgangslage für Alpenflüge wie für Alpen-einweisungen sehr geeignet.

Es ist erneut bewiesen, der Segelflugsport ist ein Kameradschaftssport, weil der Einzelne allein nichts ausrichten kann. Allerdings konnten auf dem Platz nebst „Arbeitsbienen“ auch Fliegende und nicht Fliegende, allerhand Dozenten, Zuhörer mit offenen und tauben Ohren, Träumer, Zufriedene und Unzufriedene, Lesende, Schreibende, Spielende, Relaxende, Schlafende, Fun-

kende, Velofahrende, Lachende, Gestikulierende, Essende, Trinkende wie auch Glückliche und weniger Glückliche beobachtet werden. Nicht zu vergessen die Sonnenanbeter sowie die Rollerblades fahrenden.

Zusammengefasst: Was tagsüber zerbrach, wurde abends wieder zusammengescheisst. Nebst der kulinarischen Woche der SG Bern unter André Winet und Karin, boten auch die SG Biel, die SG Pilatus und die SG Montagnes Neuchâtelaises beachtenswerte Abendunterhaltungen. Die Integration war absolut hervorragend und brachte den notwendigen Kitt. Es gibt zwar keine Statistik aber es scheint, dass die jüngere Generation Segelflieger nur spär-



*Edi Rupp als Wetterfrosch beim Briefing: "Das Wetter findet heute statt"*

lich im Lager vertreten war. Ebenso wenig machte der Chef-Fluglehrer dem Lager eine Aufwartung. — Les absents ont toujours tort!

### **Leistungen:**

Das Wetter war nie Hammer, aber für Ferien sehr angenehm. Immerhin leisteten: Willi Böhlen 300 Km für das Gold-C samt Brillant, Marc Rolli Testat 7.

### **Schlussfeier**

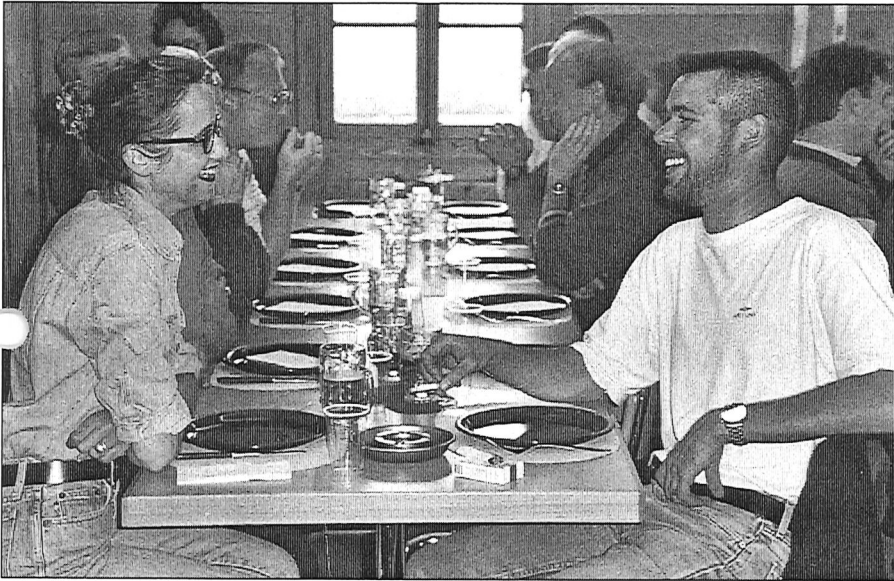
Nach erfolgreichem Lager fand im Möslli die übliche Schlussfeier statt. Präsident Peter Dürig ergriff das Wort: Er habe das Lager in guter Erinnerung, auch wenn in gewissen Situationen, hauptsächlich bei Nichtflugwetter, gewisse Schwierigkeiten aufgetreten sein

mögen. Diese legten sich aber wieder. (Die Quadratur des Kreises gelingt offenbar auch den Segelfliegern nicht).

Er zeigte sich erfreut über den fliegerisch zwischenfallfreien Lagerverlauf und dankte in diesem Zusammenhang allen Chargierten, wie Lagerleiter, Flugdienstleiter, Campingchef, Platzchefs, Motorflugzeugbetreuer u.s.w., was mit Applaus quittiert wurde. Seine wichtigste Aussage: Er möchte das Saanenlager nicht missen!

Marc Inäbnit erklärte, dass er mit seiner Arbeit als Lagerleiter eine tolle zwischenmenschliche Erfahrung gemacht habe, nicht zuletzt an den gemeinsamen Abenden. Er erwartet gerne ein Feedback, damit er nächstes Jahr seine Arbeit noch besser machen kann.





*Der neue Lagerleiter "Edison" Marc Inäbnit hatte nicht nur Schtress. Die Truppe schaute treu ergeben zu ihm auf.*



## 125 Jahre

von Reini Rychener

Im Saanenlager ist immer Zeit Geburtstags zu feiern. Dieses Jahr feierten Ruth und ich einen runden, nämlich zusammen 125 Jahre. Am Samstag 3. Juli luden wir das ganze Saanenlager zum Z'Nacht ein, zubereitet in perfekter Manier vom Team um André und Karin. Sogar das Wetter spielte mit. Es war einer der seltenen Abende, die man ohne frieren im Freien geniessen konnte. Am Sonntag feierten wir mit der Familie. Am Montag glaubten wir in ruhigere Bahnen zurückzukehren. Da, was für ein Gepolter an die Türe meines Campers! André Winet weckte mich um 0545: Aufstehen, um 0615

antreten zum Frühstück, warme Kleider mitnehmen. Ruth wird auch geweckt. Es kommen immer mehr Leute. Was ist wohl los? Es wird uns eröffnet, dass wir zusammen mit Peter Dürig eine Ballonfahrt machen werden, mit Maurice, dem Nachfolger von Bükler, mit dem Ballon HB-BPU.

Wir helfen montieren. Dann heben wir ab! Eine wunderschöne Fahrt: Gstaad retour. Ein Erlebnis. Beim Fliegen hat man nie soviel Zeit Details zu beobachten. Ich lerne Mikro-Meteo. Weil oben der Wind zu heftig und turbulent ist riskieren wir nicht, über die Bergketten zu fahren. Wir kehren von Gstaad dank Me-

14





teo-Detailkenntnis wieder nach Saanen Flugplatz zurück zur Ziellandung, die gebührend mit Champagner gefeiert wird. Und alles vor dem Briefing um 0930!

Ruth und ich möchten uns ganzherzlich bedanken für die wunderschöne Geburtstagsüberraschung, die uns die SG Bern und ihre Segelfliegerkameraden ermöglicht haben.

## **Motorflugschulung**

**Umschulung Husky ? Einweisung Mose?  
Checkflug fällig? Benützung des GPS?  
Einmal einen fremden Platz anfliegen?  
06. - 10. September 1999**



In der Woche 36 stellt sich Alex Husy während seinen Ferien Interessenten für Schulung und Checkflüge zur Verfügung. Selbstverständlich sind auch das Üben bestimmter Verfahren am Doppelsteuer und Ausflüge auf „fremde“ Plätze möglich. Wer weiss noch nicht, wie der „Café à la Crème Gruyère“ schmeckt, verbunden mit einem Navigationsflug und einem nicht ganz einfachen Anflugverfahren?

Bitte beachtet die bereits gemachten Flugzeugreservierungen unter [www.when.com](http://www.when.com) zwecks Koordination.

Anmeldungen bitte direkt an Alex Husy:  
Tel. G NEU: (031) 818 5033 oder E-mail G: [alex.husy@bazl.admin.ch](mailto:alex.husy@bazl.admin.ch)  
Tel. P: (031) 932 1771 oder NEU E-mail P: [ahusy@dplanet.ch](mailto:ahusy@dplanet.ch)

## Am 1000er geschnuppert

### Campolara 99

von Stefan Honegger

Am Freitagmorgen, dem 16. Juli um 9 Uhr fuhr unser kleiner Zweierkonvoi (jeweils Anhänger mit Camper) mit Ueli Wehrli, Christoph Hammerschlag, Hund Ruston sowie mit Alexa, Hund Humphrey und mir von Belp Richtung Spanien ab. Am Samstagabend hatten wir dann die 1'700 km weite Fahrt zurückgelegt.



Ziemlich müde fragten wir uns, ob es sich denn wirklich lohne, sooo weit zu fahren, um segelzufliegen. Nach dem Installieren der Camper unter einem schattenspendenden Baum auf dem idyllischen Campingplatz, 600m von der Startpiste entfernt, mit Blick auf den kleinen Tümpel voller Vögel und laut quakender Frösche, dem Aufrüsten der Flugzeuge und dem Programmieren unserer Rechner, starteten Christoph und ich um 16:00 zu einem „kleinen“ Reko-  
gnoszierungsflug in die Sierra. Nach der Landung um 19:30 und locker geflogenen 300 km konnte ich die Frage vom Vorabend mit einem grossen JA beantworten. Die Landschaft ist einfach überwältigend. Die Weizen- und Sonnenblumenfelder, welche sich harmonisch den Höhenlinien anschmiegen, werden nur durch Wälder und Canyons unterbro-

chen. Das Farbenspiel reicht von Weiss über Hell- bis Dunkelgelb zu Rot und blassem Grün. Alles wirkt wie ein riesiger Flickenteppich, über welchem wir in den nächsten 14 Tagen die im Überfluss produzierte Thermik etwas abschöpfen wollten. Die nächsten fünf Tage waren durch ein Hitzetief über Zentralspanien ge-

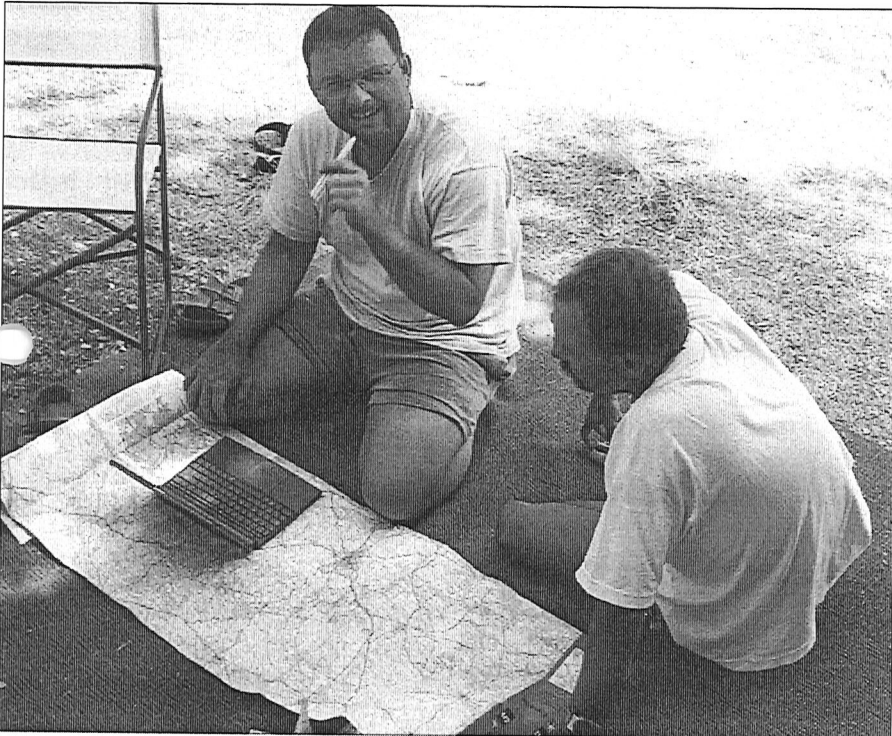
prägt, welches uns gutes Streckenflugwetter bescherte. Am Montag Ausschlafen bis 9 Uhr, Frühstück bis 10:30, Briefing, Mittagsschläfchen und Start um 14:30. Dies reichte zu einem 500 km Zielrückkehrflug mit Landung um 20 Uhr. Am Dienstag schauten wir uns die Eckpunkte eines möglichen 1000ers an. Start um 14:00 und Landung um 21:00. Dies reichte für 700 km.

Dann kam der 21. Juli, den ich so schnell nicht vergessen werde. Das Briefing erfolgt wie gewohnt um 10:30. Henning, der Flugplatzboss, ist der Meinung, dass die Thermik nicht vor 14 Uhr einsetzen werde. Genug Zeit, um zum Camper zurückzukehren und noch ein Geo-Magazin zu lesen. Als ich Richtung Sierra de Guadarrama blicke, traue ich meinen Augen nicht. Da hat es doch tatsächlich schon ein paar knackige Cumuli

in einer „Affenhöhe“. OK, jetzt nur nicht die Nerven verlieren. Logger, Getränk, Pass, Geld, Sonnencreme und Kaugummi bereitlegen, Karte falten, die DG800 an den Start stellen, ein letzter Check und los geht's. Startzeit 11:43. 300 Meter über dem Platz spüre ich die Thermik, welche alsbald die Varios am Anschlag stehen lässt. Motor rein. Klappen auf +5° und rauf geht's mit 3 Metern. Schade, ich bin mindestens 30 Minuten zu spät dran und habe kein Wasser, um die Flächenbelastung den Bedingungen entsprechend zu erhöhen. Um 12 Uhr überfliege ich den Startpunkt, ein nahegelegenes privates Flug-

feld, und gleite noch verhalten und viel zu vorsichtig zur Sierra, wo es rauf auf über 3000 m/M steigt.

Was jetzt geschieht, ist einfach ein absoluter Hit. MCRReady raufstellen und mit bis zu 200 km/h der Sierra entlang Richtung ersten Wendepunkt, dem 230 km entfernten, im Nordosten liegenden Ciria. Ich bin nicht allein unterwegs. Mit zwei Franzosen delfine ich unter den Wolken durch und kreise nur, wenn das Vario mindestens +3.5 anzeigt. Ich habe Mühe, den Franzosen zu folgen. Sie scheinen ihre Flieger mit Wasser vollgepumpt zu haben. Zudem finden sie stets die optimale Linie. Ob man in



Frankreich wohl das Segelfliegen mit der Muttermilch erhält?

Der erste Wendort liegt im Blauen. 40 km davor drehe ich nochmals einen kräftig Schlauch aus und fliege dann mit kleiner MCReadyeinstellung ins Blaue raus. Um 14 Uhr umrunde ich und fliege ein paar kleinen Wolkenfetzen nach wieder unter die kräftige Cu-Bewölkung. Ich finde einen Schlauch in 2400 Metern, der mich rasch wieder auf 3500 m/M bringt.

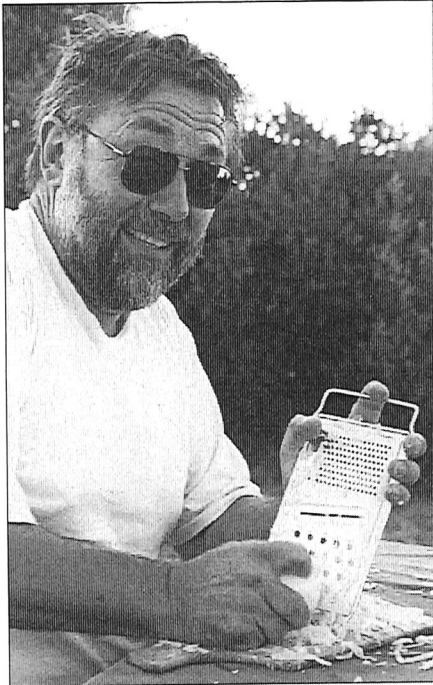
Nun geht es gegen den Wind zum nächsten Wendort im Südwesten. Die 290 km durchfliege ich mit einem Schnitt von 116 km/h (bei etwa 20 km Gegenwind). Um 16:30 erreiche ich Villatoro

bei immer noch besten Bedingungen. Ueli, der ca. eine Stunde nach mir gestartet ist und bis am Abend gemütlich mal eben 750 km fliegt, hilft mir als Relaisstation zu Christoph, welcher bei brütender Hitze meine Geschwindigkeiten rechnet und mir um 17 Uhr meldet, dass bei diesem Tempo und bei gleichbleibenden Verhältnissen „alles“ möglich sei.

Die anhaltend gute Meteo versetzt mich in euphorische Stimmung. Ich spüre keine Müdigkeit, wie sonst bei mir üblich. Bloss mein Kaugummiverbrauch ist immens. Mit dem Wind im Rücken fliege ich wieder in den Nordosten zum 270 km entfernten letzten Wendort. Hinweg über die bezaubernde Landschaft, vorbei an unzähligen kleinen Dörfchen und Dutzenden von Strassenkreuzungen. Zum Glück habe ich mir das GPS von Dani ausgeliehen. Die Movingmap zeigt die grösseren Ortschaften und Strassen an. Dies vereinfacht die Orientierung erheblich. Aber eigentlich spielt dies nicht so eine Rolle, denn ich doch nicht zu viel vom Kurs abweichen, um die definierte Strecke möglichst ohne Umweg zu fliegen.

Ca. 50 km vor dem letzten Wendort wird das Steigen schwächer. Ich lasse mich dadurch nicht beirren und fliege mit gleichem Speed weiter. Vor mir sehe ich einige Wolkenfetzen, und ich hoffe, dort wieder gute Thermik vorzufinden. Als dies nicht der Fall ist, schaue ich mir die Wolken genauer an. Ich erschrecke: Warum sind mir die Cumu-

18

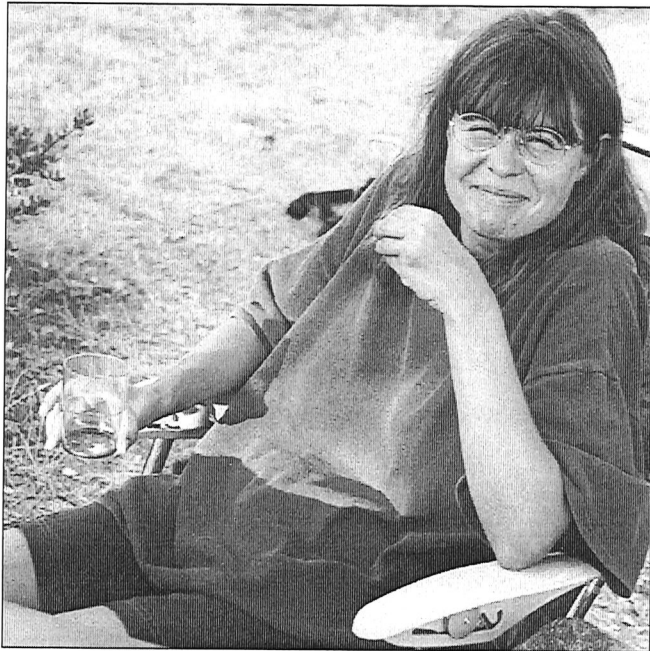


*Bodendienst - ganz schön hart*

lusleichen nicht schon früher aufgefallen? Zerzaust und ausgefranst treiben sie leblos am Himmel. Ich gleite weiter bis zum Wendeort in der innigen Hoffnung, irgendwo ein Steigen zu finden. Dem ist nicht so. Um 18:40 umrunde ich in 2500m Almenar, ein Dorf inmitten von riesigen Kornfeldern. Genug Höhe, um nochmals 40 km unter die nächsten Wolken zu gleiten. Ich versuche, jede Luftbewegung mit meinem Al-lerwertesten zu fühlen und daraus die mögliche Thermik zu ermitteln. Alles hilft nichts. Um 19 Uhr, über einem grossen gemähten Weizenfeld, entschliesse ich mich den Motor zu starten. Dies gelingt problemlos. Etwas südlicher spüre ich zwei Minuten später einen heftigen Stoss unter den Tragflächen. Ich habe den ersehnten Aufwind gefunden. Also Motor wieder rein und in gutem Steigen auf eine vernünftige Arbeitshöhe. Während dem Kurbeln habe ich Zeit über das „Was wäre wenn“ nachz Grübeln. Ärgerlich! Wäre ich nicht so im Zickzack auf Thermiksuche gewesen oder hätte ich vorher die veränderte Cumulusbewölkung richtig interpre-

tiert, dann... Ohne Stress fliege ich die letzten 150 km zum Platz zurück. Beim letzten Schlauch, wo ich endlich die Endanflughöhe erreiche, umkreist mich ein Schwarm von Geiern, welche tröstend rüberblicken und mir zu verstehend geben, dass es wohl doch ziemlich vermessen gewesen wäre, beim ersten Versuch gleich zum Erfolg zu kommen. Ihre weit gespreizten Flügelenden, das agile und graziöse Kreisen im Aufwind lassen mich im Segelflugzeug klobig und irgendwie deplaziert erscheinen.

Zusammen mit den Geiern gleite ich eine Zeitlang durch die ruhig gewordene Luft und habe nochmals Zeit, die Schönheit der Natur in mich aufzuneh-

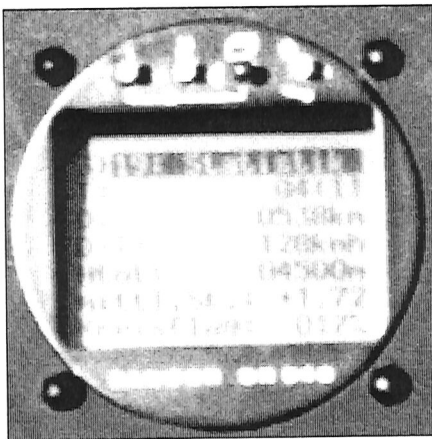


*Doch stets aufgelockert durch Alexa*

men und mich über diesen langen und weiten Flug zu freuen. Kurz vor dem Flugplatz überhole ich nun wieder 200 km/h fliegend einige Störche, welche ebenfalls zu ihrem Nachtlager abgleiten. Sie gucken rüber, ohne von ihrem Kurs abzuweichen und fragen sich wohl, warum es dieser grosse weisse Vogel so eilig hat.

Die Landung erfolgt kurz vor 21:00 nach 1'017 km Strecke (und 4 Minuten Motorthermik). Es ist also möglich. Bei einem etwas früheren Start, mit Wasserballast und keinen groben Schnitzern könnte man hier tatsächlich diese grosse Strecke zurücklegen. Am gleichen Tage hat eine deutsche ASH25 eine ähnliche Strecke über 1000 km geschafft. Dies war einer meiner längsten und mit Bestimmtheit der weiteste Flug, den ich bislang erlebt habe. Ich war über meine Verfassung erstaunt. Völlig frisch

20



Am "Tag danach": Auch der Ventus war mit 128 km/h über 538 km zügig unterwegs.

stieg ich aus. Das Fliegen in dieser 1a Thermik hatte mir über die ganze Zeit einen solchen „Kick“ verliehen, als hätte ich ein Fass Red Bull verschluckt.

Am fünften Flugtag hofften Christoph und ich nochmals auf 1000er-Wetter. Die Meteo war allerdings wie immer mehrdeutig. Wir machten uns allerdings nach dem Briefing startbereit. Ich füllte noch 60 Liter Wasser in die Flügel um beim schnellen Vorflug etwas besser zu gleiten. Der Start erfolgte vor 12 Uhr bei stabilen Bedingungen. Wir überflogen den Startpunkt und mühten uns anschliessend während einer Stunde an einem kleinen „Högerli“ vor der Sierra die Flügel wund.

Als wir eingestehen mussten, dass dies erstens überhaupt keinen Spass bereitet und uns zweitens die Zeit für einen 1000er davon gelaufen war, warfen wir unsere Motörli an und tuckerten bis zur Sierra. Von da an flogen wir bei mittleren Bedingungen eine Strecke von 500 km und landeten früh um 17:40, um uns den kulinarischen Aktivitäten hinzuzuwenden.

In der zweiten Woche zog sich das prägende Hitzetief zurück und eine Front nach der anderen durchquerte anschliessend das Land. Im Gegensatz zur Schweiz, wo solches Wetter meistens mit Regen und einer markanten Abkühlung verbunden ist, nutzen wir zwei dieser Tage, um bei immer noch hohen Temperaturen und zeitweiligem Sonnenschein die Altstadt von Avilla zu besichtigen und die Nase in den mitge-

brachten Lesestoff zu stecken. Der Mumm am Fliegen war uns allerdings noch längst nicht vergangen.

Nach dem Durchzug einer kleinen Störung starteten wir am Mittwochnachmittag gegen 16 Uhr und flogen in 3 Stunden einen 350 km Ziel-Rückkehrflug. Allerdings war ich auf diesem Flug stark auf Christophs Hilfe angewiesen. Bald nach dem Start merkte ich, dass meine Varios so ziemlich alles anzeigten, nur nie das Richtige.

Christoph flog also voraus und ich folgte ihm dicht hinterher mit den Varioteigern am oberen oder unteren Anschlag. Ich kam mir vor wie ein Pudel an der Leine.

Am Abend, als wir unter die Sitzwanne schauten sah ich, dass sich eine Maus genüsslich einem Plastikschlauch gewidmet hatte. Der Schlauch zum Ausgleichsgefäss war durchgeknabbert. Dies erklärte auch, warum meine Vorräte an Kaugummi wie vom Erdboden verschwunden waren. Ein Stück des Trinkwasserröhrchens und etwas Klebeband behoben den Schaden schnell. Zu Sicherheit legte ich um das Flugzeug einige Stücke Knoblauch aus, in der Hoffnung damit die zahlreichen Mäuse fernzuhalten.

Auch am Donnerstag flogen Ueli und ich nochmals unter einem Cirrendeckel, der zeitweise den Himmel zu 8/8 bedeckte. Trotzdem konnten wir anfänglich mit mässiger Thermik auf 2500m/M und gegen Abend, als der Cirrenschirm weggespült war, bis auf 3000 m/M steigen.

In den 7 Stunden Flugzeit konnte ich nochmals eine Strecke von 650 km zurücklegen. Der Flug führte mich zuerst in den Nordosten zum 220 km entfernten Soria. Zum Teil musste ich lange Gleitstrecken zurücklegen, um wieder anständige Thermik zu finden.

Ende Nachmittag flog ich noch in den Norden, und hatte um 19 Uhr meine Endanflughöhe erreicht und konnte entspannt einen 70 km Endanflug hinlegen. Am Freitag packten Alexa und ich unsere Sachen zusammen und starteten Richtung Puimoisson, um Daniel die DG-800 zu bringen, währenddem Ueli zwischen den Regenwolken nochmals ein schöner Flug gelang.

Christoph und Ueli fuhren am Samstag ab. Christoph flog ein Stück Richtung Osten, wo ihn dann Ueli aufnahm und beide unseren Spuren folgend Richtung Puimoisson reisten.

Die langweilige Autobahnfahrt wurde durch einen bei 120 km/h platzenden Anhängerreifen ziemlich aufregend. Glücklicherweise waren ausser einem vernichteten Schutzblech keine Schäden zu verzeichnen. Mir kam der GilderNews Artikel über die Pneus wieder in den Sinn.

Wie schnell doch 14 Tage vergehen können! Es bleiben viele gute Erinnerungen an ein wirkliches Segelflug-El Dorado. Wer weiss, vielleicht zieht es uns nächstes Jahr wieder in den Süden.

Statistik:

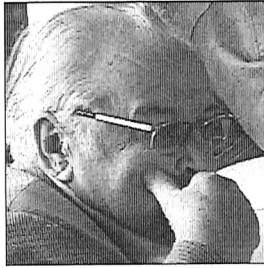
8 Flüge, 48 Stunden, 4500 Strecken-km

## Die parabolisch integrierte Diode

von Hans Nietlispach

Die entwickelten schwarz-weiss-Negative wurden nach dem Kopieren eng aufgewickelt in einem durchsichtigen runden Röhrchen eingeschoben und mit dem Deckel geschützt. Ein solches Röhrchen, Durchmesser vier und Höhe sieben Zentimeter, diente als Gehäuse eines epochal neuen Instrumentes.

Auf der Innenseite des Deckels wurde eine Fassung für Taschenlampenbirnen angeschraubt, die beiden elektrischen Kabel durch den Deckel nach aussen geführt und eine Birne mit einem Bimetal eingedreht, welches thermisch den elektrischen Kontakt zum Glühfaden schloss und unterbrach. Von einer durchsichtigen Reklamefolie mit der stilisierten Darstellung eines Hahnes schnitt ich an der richtigen Stelle der Schwanzfedern eine Kreisfläche aus, die dann von innen am Boden des Filmröhrchens bündig eingeschoben wurde. Jetzt den Deckel zu und 4.5 Volt Spannung auf die Kabel. Und schon funktionierte das neue Instrument: die Bimetalbirne schaltete ihr Licht ein und aus und beleuchtete im Röhrchen am Boden abwechselnd den parabolischen Schwanzausschnitt des Gockels. Schön. Doch jetzt kam das Wichtigste. Im Slingsby „SKY“ HB-561 war eben das



allermodernste, elektrisch unabhängig mit 4.5 Volt Taschenlampenbatterie betriebene „Crossfel“-Variometer eingebaut worden, ohne das ein erfolgreicher Segelflugwettkampf nicht mehr denkbar war denn dieses Variometer besass als neue höchste Errungenschaft ein sogenanntes „Audio“. Über einen extra Lautsprecher wurde ein mit der Stärke

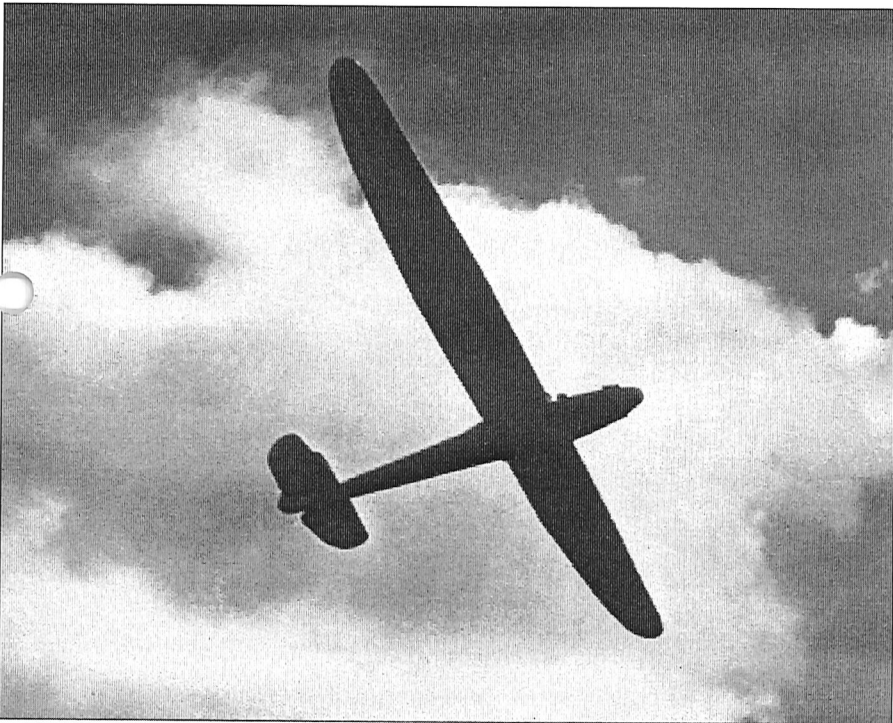
des Aufwindes anschwellendes und in immer höheren Tonlagen schneller pulsierendes Signal vermittelt. Das Auge des durch Mitkonkurrenten beim Thermikkreisen gefährdeten Piloten wurde durch das Ohr ersetzt. So wurde die wichtige, voll kontinuierliche Luftraumüberwachung wieder möglich, weil man nicht mehr ständig auf das Variometer starren musste. Im Sinkbereich lieferte das neue Wunderinstrument ein mit zunehmendem Sinken immer tieferen und stärkeren Dauerton. Zwischen Steigen und Sinken gab es einen tonfreien Bereich, der nach den Bedürfnissen des modernen Mc Ready-Fliegens vor dem Start und sogar während des Fluges am Instrument mit einfachem Drehen eines speziellen Knopfes variiert werden konnte. Selbstredend war auch noch ein Volumetrieb für die Grundstärke des Tones zur Anpassung



an den Hintergrundlärmpegel in allen Bereichen vorhanden. Ein richtiger Quantensprung für den Weltsegelflug, was da die genialen englischen Konstrukteure zustandegebracht hatten. In einer absolut geheimen Aktion montierte ich meine eigene Neuentwicklung mit einem Schalter in eine schwarze Leichtmetallmaske, die in einem freien 10 mm Loch des Instrumentenbrettes der „SKY“ Platz fand. Die Kabel schloss ich am Lautsprecher des „Crossfel“ an und fertig waren die Vorbereitungen. Schon der erste Test verlief erfolgreich: Es funktionierte völlig zufriedenstellend und ich taufte mein Geheimnis „parabolisch integrierte Diode“.

Schon am nächsten Tag die grosse Vorführung. Das „Crossfel“ eingeschaltet, auf den lautesten Dauerton eingestellt, kippte ich nach einer Kunstpause den Schalter meines neuen Instrumentes auf EIN. Und es begann die geheimnisvolle Beziehung akustisch und optisch zu funktionieren: der Crossfelton sank um eine Quart ab, wenn hinter den Parabolon die Birne aufleuchtete und stieg wieder hoch, wenn ihr Licht löschte. Die Sache arbeitete ungefähr im Zweisekudentakt.

Grosses Staunen. Dann Palaver. Dann die Fragen. Ich bedeutungsvolles Schweigen. Und schlussendlich lüftete ich das Geheimnis: das sei eine „para-

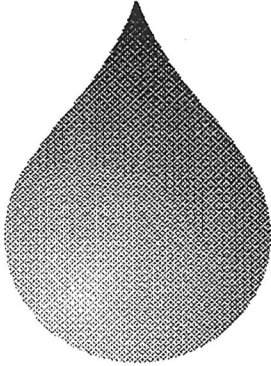


bolisch integrierte Diode". Und sonst keine Auskünfte.

Bis zum Beginn des Wettbewerbes in drei Wochen im Belpmoos sprach sich die Sache rasant herum: der Housi mit einem geheimen Instrument. Die Mitkonkurrenten umstellten am ersten Tag die „SKY“, ich aber schwieg dazu.

Doch es kam ganz anders als gedacht: Es spannten dieser Gast aus Deutschland, der Ernst Gernot Peter und Markus Rizzi zusammen und belegten am Schluss den ersten und zweiten Platz, ich aber wurde nur dritter.

So kam es, dass die Leute nicht mehr so recht an die Parabolodiode glaubten und die Sache geriet langsam in Vergessenheit.



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

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

24



*Und zum Saisonende noch ein Gesundheitsflug ans Matterhorn!*

## 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

## Gasthof Linde

3126 Gelterfingen  
031 819 56 65



Bekannt für Hochzeiten.  
Rustikaler Saal bis 150  
Personen. Gute und preiswerte  
Küche. Beste Empfehlung:  
Familie Hofmann

Getränke Hans Hofmann  
3126 Gelterfingen  
031 819 27 37



in Programm Lys

### storen-service ag

Gewerbepark Felsenau

Bern, 031 300 31 31

Für Tips + Trends die Storotheek



repavit – storen erleben.

Roland Käser

## CAFE STEIBACH HOLZOFENBÄCKEREI KONFITOREI



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.**