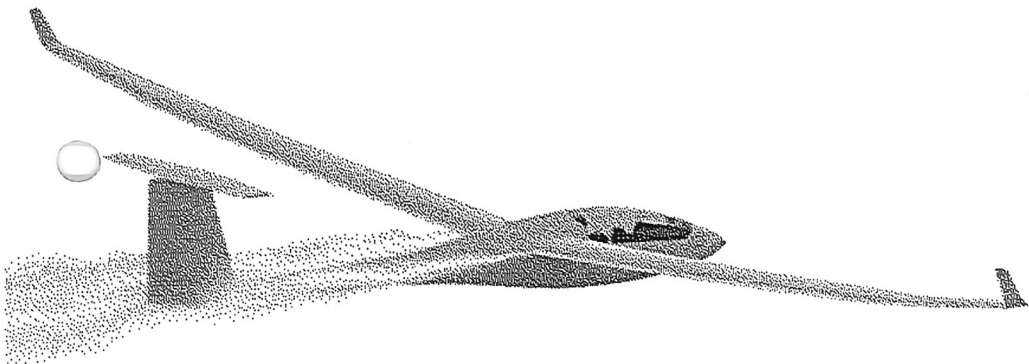


Dezember 2001



Glider

NEWS

SEGELFLUGGRUPPE BERN

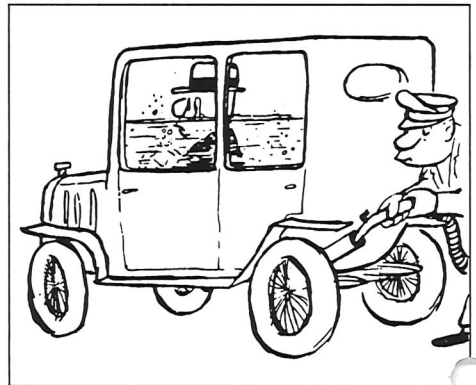


Die Redaktion wünscht
den geschätzten Lesern
schöne Wintersport-
erlebnisse,

ein neues Jahr voller Energie



und immer eine volle
Kasse!



Liebe Mitglieder,

liebe Freunde der Segelfluggruppe Bern

Hoffend, die turbulenteste Zeit des Jahres im Weltgeschehen liege hinter uns, versuche ich hier die wichtigsten Informationen aus der Vorstandsarbeit zu vermitteln.

Die Verhandlungen mit den Partnern Skyguide, Alpar und BAZL konnten abgeschlossen werden. Der neue „Flugsicherungsvertrag“ konnte termingerecht auf den neuesten Stand gebracht werden, und wir haben damit ab 2002 eine tragfähige Grundlage für den Flugbetrieb der SG Bern in Abstimmung mit unseren Partnern. Ein herzliches Dankeschön gebührt allen Beteiligten für die vorbildliche und konstruktive Arbeit. Das Papier ist zur Zeit in der amtlichen Vernehmlassung, und wir werden zu gegebener Zeit über den Inhalt genau informieren. Nicht nur, aber auch wegen der turbulenten Entwicklung in der Fliegerei im Allgemeinen ist das Projekt Biderhangar in den Prioritäten der Alpar AG etwas zurückgestuft worden. Wie auch den Bauinfos der Alpar zu entnehmen ist, dürfte der Zügel erst etwa 2003 aktuell werden. Um dafür mit allen Fakten gerüstet zu sein, wird zur Zeit eine Arbeitsgruppe Biderhangar gebildet mit dem einzigen Zweck, die noch fehlenden restlichen Mittel zu beschaffen. In dieser Gruppe werden alle interessierten Stellen involviert sein, um gemeinsam das noch fehlende Kapital von ca 140'000.- Fr zu beschaffen. Wer jetzt hier eine Kompetenzüberschreitung des Vorstandes oder ein Vereins-Präjudiz vermutet, kann beruhigt werden: Es wird kein „Übernahmevertrag“ oder eine ähnliche Abmachung unterzeichnet, bevor nicht die Mitglieder der SG Bern dazu Stellung beziehen konnten. Alle momentanen Aktivitäten dienen nur dazu, eine gangbare und tragfähige Lösung auszuarbeiten. An der HV (1.3.2002) wird der Vorstand weiter über Details informieren.



Für die bevorstehenden Feiertage und den kommenden Jahreswechsel wünsche ich den Lesern der Glider News alles Gute!

*Your Capt'n
Peter Dürig*

Der Nationale Wettbewerb 2001

Wieder einmal sind die Berner vorne dabei:

18m-Klasse

3.	Fritz Krebs	2059 P.
7.	Peter Ryser	1857 P.
8.	Roland Bieri	1840 P.
12.	Andreas Hirzel	1445 P.

von 23 Teilnehmern der Klasse

Das ergibt im Gruppenwettkampf

1.	Lägern	5736 P.
2.	AFG	4991 P.
3.	Bern	4797 P.

Bestleistungen

Dreieckflug 28%:	Andreas Hirzel	531 km	24.6.
	Fritz Krebs	531 km	24.6.

Wir gratulieren unseren Helden heftig und wünschen ihnen auch in der nächsten Saison viel Erfolg. Dazu braucht es nicht unbedingt ein 18m-Schiff. Gerade in der Clubklasse hängen die Trauben wesentlich weniger hoch. Just try it!

Wendepunkt
Taubenlochschlucht

In der Folge einige passende Gedanken von Peter Ryser:

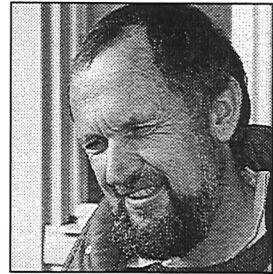


Segelfliegen – Streckenfliegen

Anlass zu diesem Artikel gibt mir die Feststellung, dass ich zur Zeit noch der einzige Pilot bin, welcher regelmässig mit Gruppenflugzeugen der SG Bern Streckenflüge ausschreibt. Selbstverständlich ist mir klar, dass während der Saison auch ab und zu ein Testat oder FAI-Flug (50km, ev. auch mal ein 300er) mit Gruppenflugzeugen geflogen wird. Die Situation führt dazu, dass regelmässiges Streckenfliegen als aufwendig und schwierig eingestuft wird.

Dies steht eigentlich in krassem Gegensatz zum zur Verfügung stehenden Material.

Ich möchte mit den folgenden Betrachtungen möglichst viele – auch junge Pilotinnen und Piloten – motivieren, in der nächsten Saison am Nationalen Segelflugwettbewerb (NSFW) teilzunehmen.



Peter Ryser

Warum eigentlich plädiere ich für die Teilnahme am NSFW? Einen Flug auszuschreiben bedeutet viel mehr als sich „etwas vornehmen“. Es bedeutet: die eigenen Grenzen kennen lernen, Meteo studieren, geographische Möglichkeiten ausloten, sich permanent verbessern, hartnäckig ein Ziel verfolgen. Der technische Aufwand des „Ausschreibens“ ist nicht sehr gross, sobald man etwas Routine hat. Jedoch ist der psychologische Aufwand – vor, während und nach dem Flug -, die mentalen Hindernisse zu überwinden, schon ein grösseres Stück. Auch wenn am Anfang der Aufwand gross erscheinen mag, der Ertrag ist noch viel grösser. Es lohnt sich. Segelfliegen wird zur sportlichen Herausforderung. Lebenslänglich.

Voraussetzungen für das Streckenfliegen

Eine Pilotin oder ein Pilot braucht eigentlich nur das Brevet und regelmässiges Training. Andere Voraussetzungen sind fürs Streckenfliegen nicht nötig. Gemäss üblicher Definition ist ein Streckenflug ein Flug, bei welchem der Trichterbereich zum Heimflugplatz verlassen wird. Dies ist in der SG Bern im Rahmen des Testatreglements leicht möglich. Für die Teilnahme am NSFW muss noch – vorgängig, d.h. im Winter – eine Lizenz beim Segelflugverband gelöst werden. Dasselbst kann auch ein Reglement bezogen werden – ebenfalls im Internet. Die Flüge müssen mit Logger dokumentiert werden.

Technische Voraussetzungen

Alle Flugzeuge der SG Bern erfüllen, mit Logger ausgerüstet, die Bedingungen zur Teilnahme am NSFV. Auch Testflüge können eingereicht werden.

Ein Problem besteht darin, die doch komplexen Systeme bedienen zu lernen. Dies beginnt bei den fest eingebauten Instrumenten, insbesondere den Flugrechnern. Viele Piloten kennen die möglichen Optionen nicht oder schlecht. Dann der Logger, die GPS Navigation, die Sauerstoffanlage, Wasserballast. Alles muss geübt werden. Weshalb wird nicht vermehrt mit Wasserballast geflogen? Die modernen Flugzeuge fliegen viel besser. Weshalb wird nicht jedes Mal der Logger eingebaut, damit der Flug ausgewertet werden kann?



*Wende am Jura:
„Raketenstaion“*

Gestern, heute

Ich blättere in alten Ranglisten.

1982 erfliegen, gewertet im NSFV:

Roland Bieri, Jungflieger, Bronzemedaille, mit Flügen von ca. 130, 200 und 150 km.

Andreas Hirzel; ca. 550 und 550 km (!)

Peter Böhlen, ca. 280, 350 und 350 km

Fritz Krebs, ca. 400, 600 und 550 km (!), Rang 4 in der 15m Klasse.
Peter Ryser, längst nicht mehr Jungflieger, Flüge von ca. 95 (!), 220
und 280 km.

Wie sieht dies 19 Jahre danach aus? Im Jahre 2001?

Fritz Krebs, ca. 700, 600 und 500 km (!), Rang 3 in der 18m Klasse.

Roland Bieri, Flüge von ca. 600, 600 und 600 km.

Andreas Hirzel; ca. 650 und 530 km

Peter Ryser, Flüge von ca. 610, 507 und 430 km.

Frage: wo sind die neuen Namen? Es ist höchste Zeit, dass unsere unerfahreneren Pilotinnen und Piloten beginnen, regelmässig „auf Strecke zu gehen“. Damit verknüpft ist nämlich eine persönliche Entwicklung, welche – ohne Ende – zu wunderbaren Erlebnissen führt, die ohne Streckenfliegerei definitiv verschlossen bleiben.

Der persönliche Rahmen der Streckenfliegerei

Jede Segelfliegerin, jeder Segelflieger hat seinen persönlichen Rahmen. Dem einen ist die Bütschelegg die Erlebnisgrenze. Sie träumt davon, einmal in den Gurnigel zu fliegen. Andere wagen sich nicht so recht ins Simmental, und andere träumen an ihrer Grenze in Val d'Isere vom Segelflug ans Mittelmeer. Es hat kein Ende.

Ich erinnere mich sehr gut daran, als ich zum ersten Mal wagte, via Gurnigel ins Simmental zu fliegen. Ich hatte ennet der Krete echt schlotternde Knie, bis endlich der erlösende Schlauch kam, und als erstes, oben angelangt, kehrte ich sofort um, weil ich glaubte, dies sei mit Sicherheit die allerletzte Chance gewesen, je wieder nach Belp zu gelangen. Aber welch Hochgefühl bei der Landung in Belp – Louis XIV zu sein wäre ein Dreck dagegen.

Wenn ich heute an meine Grenzen komme und diese erneut um ein kleines Schrittden überschreite, und wenn dies sogar noch gelingt, erlebe ich dasselbe – natürlich schlottern mir die Knie nicht mehr.

Dieses Gefühl zu haben und die damit verbundene innere Befriedigung zu erleben gelingt genau genommen nur, indem man Streckenflüge ausschreibt. Zwischen meinem Flug 1982 über 95km und meinem Flug vom 25.8.2001 über mehr als 500km liegen hunderte solcher Erlebnisse, ohne welche auch ich mich heute noch nicht recht vom Gurnigel ins Simmental wagen würde und ich auch heute noch vom nie eintretenden Hammerwetter träumen würde, welches mir endlich der 300er oder 500er ermöglichte.

Vorbereitung im Winter

Sehr wichtig ist eine genügende Vorbereitung. Dies ist nicht etwa eine Last, sondern in sich selbst ein Hochgenuss. Man stellt sich vor, wie in



Lago di Cles:
Wende bei Meran

der nächsten Saison der Traum vom Simmental oder vom Mittelmeer wahr würde! Auf Karten, im Internet, in Gesprächen mit Kolleginnen und Kollegen – mit jedem Mittel – lernt man innerlich den nächsten Schritt tun. Man träumt vom - nie eintretenden - Hammerwetter, sagt sich tausendmal, wie hoch man am Gurnigel sein muss, um ins Simmental zu fliegen, studiert fremde Flugplätze, Wendeorte und Aussenlandefelder, programmiert den Logger – und beginnt wieder vor-

vorne.
Das Resultat sollte eine persönliche konkrete Liste anzustrebender Streckenflüge sein, wobei aus Motivationsgründen relativ leicht zu erreichende Ziele, aber durchaus auch einige utopische, enthalten sein dürfen.

Ausschreiben – wann und wie oft? Vom Warten auf den Hammertag. Von Erfolgen und Misserfolgen

Es gibt sicher einige Pilotinnen oder Piloten, welche seit Jahren vom 300er oder gar 500er träumen. Nur ist aus ihrer Sicht leider das gute Wetter noch nie eingetroffen oder sonst ein misslicher Umstand war Hindernis. Wer hat nach dem 300er einen zweiten gemacht? Wer hat

nach dem 500er einen weiteren 300er und weitere 500er geflogen? Dies gelingt nur Pilotinnen und Piloten, welche dauernd auf Strecke gehen, auch kleinere Strecken ausschreiben als ihrem Trainingsstand entspricht sowie viele Misserfolge vorweisen können. Ein Beispiel gefällig? Ich habe bis Ende August in der Saison 2001 total 23 Flüge, davon habe ich 12 mal Strecken ausgeschrieben, fünf Flüge davon habe ich gemeldet, die drei besten davon zählen für die Rangliste. Ich bin zweimal auswärts kläglichst abgesoffen. Mindestens 10 mal habe ich nach dem Flug festgestellt, dass ich wie ein Anfänger wieder mal sämtliche Fehler gemacht habe – zu langsam geflogen, am falschen Ort gekreist, die falsche Route gewählt, zu hoch oder zu tief geflogen bin, den richtigen Rhythmus nicht gefunden habe. Sieben Ausschreibungen waren Misserfolge.

Aber zwei Mal war ich sehr zufrieden – Entschädigung für alle Mühe. Natürlich genieße ich auch alle anderen Flüge sehr, denn „Misserfolg“ bedeutet nur, dass es nicht gelungen ist, den ausgeschriebenen Flug zu erfüllen. Kaum muss ich einen Flug abbrechen (Meteo, Zeitgründe...), denke ich an weitere Projekte – welche ich immer auf Lager habe. Abstecherübung vom Piz Medel (südlich Disentis) nach Bern? Umrunden des Mont-Blanc? Südalpen erforschen? Auch Misserfolge bedeuten traumhafte Flüge. Sie sind die Grundlage der Erfolge.

Fazit: Ausschreiben muss man immer, wenn es auch nur halbwegs Wetter gibt. Ausschreiben kann man immer: mit K8 bis DG800, auf allen Flugzeugen. Es gibt wirklich keinen Grund, dass nach dem Briefing auch nur ein einziger Logger ungenutzt im Schrank bleibt. Man muss nicht 300 oder 500km ausschreiben. Es geht auch mit 68, 157, 288, 360 ... km . Man kann die Flüge im Flug abändern, sie erweitern, etc.

Ein Streckenflugtag

Ein Streckenflugtag beginnt eigentlich schon am Vorabend. Die Vorbereitung, möglichst mit vielen Optionen für Strecke und Fluggerät, ist selbst ein Erlebnis. Ein günstiges Zeichen ist auch ein bisschen Durchfall. Der Zustand ist speziell und könnte wohl am besten von meiner Frau beschrieben werden.

Am frühen Morgen ist der Wecker eigentlich überflüssig. Leider kommt das Wetter erst um 0700h. Sämtliche Vorhersagen werden abgehört, vor allem zwischen den Zeilen. „Gute Fernsicht“: Scheisse. „Leicht gewitterhaft“: hoffentlich nicht zu früh. „Kleine Isothermie auf 2500mM“: wird wohl keine Rolle spielen – oder doch?

Um ca. 0800h treffe ich auf dem Belpmoos ein, noch kein Mensch dort, schreibe mich in die Flugzeugliste ein, bereite mich auf die

Unterstellung vor, dies sei unverschämt, hole Wasser zum Flugzeug, montiere die Flügel, überprüfe Logger und alle anderen Systeme usw. usw. Nach und nach treffen andere ein. Dann Briefing. Einige fragen, verbal oder nonverbal, weshalb ich bei diesem Wetter ausschreibe, ob ich immer ausschreibe, denken, dem spinnts ein bisschen (ist ja vielleicht so), etc. Es kommt die Frage des günstigsten Startzeitpunktes, der Start, der Flug. Die Landung, ein bisschen Frust oder ein Hochgefühl.

Dies ist der Ablauf. Für jeden Streckenflug. Ob 50km, 500km, ob erstmals in den Gurnigel, ins Simmental oder ans Mittelmeer. Ein Streckenflugtag beginnt nicht beim gemütlichen Briefing mit der Flugzeugverteilung. Dann muss man schon mittendrin sein.

Von Risiken und dem Umgang damit

Selbstverständlich gibt es Risiken, insbesondere in den Alpen. Je besser man diese kennt, desto optimaler geht man damit um. Abgesehen davon, das man sich flugtechnisch dauernd kontrollieren und verbessern muss – z.B. nie zu langsam am Hang, Kabel beachten.... – ist eines der Hauptrisiken, welches zu Stress führt, eine mögliche Aussenlandung, insbesondere auf einem Feld in den Bergen. Darauf muss man sich sehr gut vorbereiten – leider ist es etwas schwierig zu üben.

In erster Linie sollte man sich auf die Flugplätze konzentrieren. D.h.: Funkfrequenzen, Lage, Distanzen, minimale Höhen bei Pässen um auf einen Flugplatz zu gelangen vorbereiten. Zusätzlich sich über Felder ins Bild setzen: im Simmental kann man landen, aber nur, wenn man die Felder, z.B. bei Boltigen, mindestens einmal zu Fuss abgeschritten hat. Ein Aussenlandefeld steht eigentlich nur zur persönlichen Verfügung, wenn man es gesehen hat. In diesem Sommer fuhren meine Frau und ich an den Gardasee. Auf dem Weg habe ich möglichst alle Felder betrachtet und mir Gedanken über Anflug und Hindernisse gemacht. Bei Thusis, Klosters, Davos, Zernez, Scuol, Münster, auf der Rückfahrt bei Poschiavo, Savognin etc.

Hat man sich derart vorbereitet, sinken die Risiken rapide. Entspannt fliegt man ins Simmental, Wallis oder Engadin, je nach persönlichen Grenzen. Ganz wichtig ist dabei, dass man beim Überflug ins Simmental nicht mehr an Belp denkt, sondern vorwärts blickt: Zweisimmen, St. Stefan, Saanen. Nach dem Sanetsch kein Gedanke mehr ans Berner Oberland, sondern Sitten, Bex. Bei Chamonix nicht mehr ans Wallis, sondern Sallanches. Etwas schwieriger wird die Sache in Gebieten ohne Flugplätze: Andermatt, Disentis, Ilanz. Solche Felder sollte man schon mit Karte, Fotos und ev. mit einer Reise mal



betrachten, bevor man sich in diese Gebiete wagt. Es darf einfach nicht vorkommen, dass man zu irgendeinem Zeitpunkt nicht weiss, wo man landen könnte. Ein weiteres Risiko liegt darin, dass Streckenflüge am persönlichen Limit oft Langzeitflüge sind, meist über 5 Stunden. Die Konzentration lässt nach. Man muss unbedingt genügend zu Trinken mitnehmen. Da man üblicherweise nicht nur Flüssigkeit zu sich nimmt, sondern auch ausscheidet, muss dies geübt werden. Man sollte möglichst oft über 5 Stunden fliegen. Dies ist übrigens auch lustvolle Fliegerei.

Soll ich rüber oder nicht?

Man kann den Pudel nicht waschen, ohne dass sein Fell nass wird. Aussenlandungen sind nicht zu vermeiden. Obwohl jede Aussenlandung ein bisschen eine persönliche Niederlage ist, sollte man über jede froh sein. Man lernt dabei meist mehr als bei einem gelungenen Streckenflug. Eine kleine, unvollständige Liste über Piloten mit Aussenlandungen in der Saison 2001 zeigt, dass gerade Piloten mit viel Erfahrung absaufen: Peter Böhlen (Boltigen), Role Bieri (Zweisimmen), Gerd Wenger (Sion), Andres Hirzel (?), ich selbst (Zweisimmen und Sannen). In meiner Karriere bin ich schon in Wiedlisbach, Sursee, Andermatt, Thusis, im Gürbetal, bei Kerzers,

Düdingen, Büren a.d. Aare etc. und vielen Flugplätzen abgesoffen und dies teils auch bei sehr gutem Wetter.

Das Rückholproblem

Formell gesehen müsste sich vor jedem Streckenflug eine Person als Rückholer zur Verfügung stellen. Dazu müsste auch noch ein Rückholauto zur Verfügung stehen.

Mit den modernen Segelflugzeugen ist ein Feldlandung sehr selten. Meist reicht auf einen Flugplatz, von welchem man, mit wenigen Ausnahmen, einen Rückschlepp organisieren kann.

Ich muss gestehen, dass ich praktisch nie zum vorneherein einen



Der Rückholer:
schafft er es
oder nicht?

Rückholer anfrage – mangels Möglichkeiten. Während den Wochentagen fliege ich ohnehin oft recht einsam in der Welt herum. Wenn ich auf einem Feld absaufen würde, müsste ich mit einer entsprechenden Übung rechnen. Ich habe einige Leute, welche ich kurzfristig anfragen kann, in der Hoffnung, dem einen oder anderen wäre ein Einsatz möglich, was mir bis jetzt bis auf ein einziges Mal – in mehr als 30 Jahren! – auch gelungen ist.

Das eine Mal bin ich halt mit dem Zug nach Hause gefahren und habe das Flugzeug am nächsten Tag geholt. Was ist dabei?

Selbstverständlich stehe auch ich für kurzfristige Einsätze als möglicher

Rückholer zur Verfügung (tel. 031 972 38 69). Es gibt einige Pilotinnen oder Piloten, welche aus diversen Gründen kein eigenes Rückholfahrzeug haben. Ich habe der SG unseren alten Space verkauft, in der Meinung, die SG habe dann wieder ein Rückholfahrzeug. Persönlich denke ich, dass dieses unbedingt gelöst werden sollte, nicht um in Saanen die Piste hinauf und hinunter zu fahren, sondern damit die SG wieder ein Rückholfahrzeug hat. Ich würde sogar vorschlagen, dass die SG die Fixkosten voll übernimmt und nur die variablen Kosten – sprich Benzin – bei Rücktransporten bezahlt werden müssen. Ebenso könnte man die Anhänger gratis zur Verfügung stellen. Dies im Sinne einer Streckenflugförderung. Das Argument, in den letzten Jahren sei das Rückholauto fast nicht gebraucht worden, sticht nicht gerade heftig. Der Feuerlöscher in der Werkstatt ist auch nicht gebraucht worden. Würde man beispielsweise die Pauschale um CHF 20.- erhöhen, wäre das Auto praktisch finanziert.

Persönliches Material, Kosten

Neben dem üblichen persönlichen Material wie Karten, Schieber, Sonnenhut, Flugfrequenzlisten etc. sollte man sich darauf einstellen, dass bei Gruppenflugzeugen mal das eine oder andere nicht absolut perfekt ist. Ich empfehle als persönliches Material:

- wenn möglich Logger (mindestens zu Hause die entsprechenden Programme mit Anschlusskabel für PC und Trafo für Stromversorgung)
- Klebeband
- Sauerstoffmaske
- Halterungen für Display oder andere eigene Geräte im Cockpit
- Plastiksäcke (zum entspannenden Wasserlösen – auch dies muss geübt werden)
- Vaseline zum Dichten des Wasserablasses bei den Flügeln
- Ein Programm zur Planung und Auswertung der Flüge. Z.B. StrePla2

Man sollte möglichst oft mit voller Ausrüstung fliegen.

Die Kosten steigen bei der Streckenfliegerei etwas. Neben geringen Lizenz- und Wettbewerbsgebühren (unter CHF 100.-) fallen die etwas längeren Schleppts und eventuell Rücktransportkosten etwas stärker ins Gewicht (Mehrkosten geschätzt CHF 300.- - 500.-).

Als Kompensation macht man pro Saison etwas weniger Flüge. Man hat aber viel, viel, viel stärkere Flugerlebnisse.

Der Traum

An einem gewöhnlichen Morgen kommen 7 Piloten aufs Mösli, alle schreiben eine Strecke aus. Am Abend erzählen sie von ihren Erfolgen und Frusts. Total werden von diesen 7 Piloten an diesem einen Tag einige tausend ausgeschriebene Kilometer erfliegen.

Ein Traum?

Am 5.8.1990 kamen sieben Piloten. Erfliegen 3561km (kein Druckfehler!), Umwege nicht gemessen:

Flugzeuge der SG Bern:

Dänu Boschung, B4 407km (Jungflieger)

Role Bieri, DG-300 573km

Marcus Meyer, DG-300 524km

Role Käser, DG-3003 10km

Peter Ryser, Discus 515km

Privatflugzeuge:

Andreas Hirzel, Ventus 607km

Fritz Krebs, DG-600 625km

Euphorisch schrieb ich damals in meinem Bericht: „Schon bald werden solche Tage die Norm bilden und zu keinem speziellen Bericht mehr Anlass geben“.

Dies hat sich nicht erfüllt, ist leider Traum geblieben - 11 Jahre sind seither vergangen. Oder erfüllt sich dieser Traum doch noch mit der kommenden Segelfliegergeneration?

Schluss

Ich bin, wie schon oft geschrieben, gerne bereit, mit NSFW - Anfängern im Winter eine Saisonplanung aufzubauen, individuell oder in Gruppen.

Auch wenn jemand mich nicht persönlich kennt: habt keine Hemmungen, euch zu melden: tel. 031 972 38 69, Email:

Peter.Ryser@hsw.bfh.ch.

Was ich nicht kann: An einem Flugtag, an welchem ich selbst ausschreibe, Ratschläge über Strecken zu erteilen. Es ist dann sowieso zu spät, und ich bin selbst mittendrin.

Ich hoffe für 2002 auf eine umfangreiche Teilnahme von Mitgliedern der SG Bern am NSFW. Es gibt keinen Grund, nicht mitzumachen.

Der letzte Abschnitt entspricht auch der Meinung des Vorstands, und die nachfolgend publizierten Kurse werden wärmstens empfohlen:

Segelflug-Breitenförderungskurse 2002

Im kommenden Jahr führt der SFVS folgende Breitenförderungskurse durch:

Einführung Gebirgsflug (BFK 1)

Kurs 1.1 (deutsch)

17.-28.Juni 2002 Samedan

Kurs 1.2 (französisch)

1. - 12. Juli 2002 Saanen

Streckenflug Alpen (BFK 2)

19. - 30. August 2002 Münster VS

Wettbewerbsflug (BFK 3)

12. - 23. August 2002 St-Auban (F)

Kunstflug-Weiterbildung (BFK 4)

17. - 23. März 2002 Locarno-Magadino

Einführung Wettbewerbskunstflug (BFK 5)

12. - 19. Mai 2002 Bad Sobernheim (D)

Kursablauf. Ausbildung am Doppelsteuer und in geführten Einsitzerflügen. Die Doppelsitzer werden vom SFVS organisiert, für die Einsitzer sorgen die Teilnehmer selbst. Sie bezahlen für die Kurse 1 und 2 ein Kursgeld von Fr. 350.— sowie die Startkosten für ihre Ein- und Doppelsitzerflüge. Für die andern Kurse beträgt das Kursgeld Fr. 200.—. Alle Kurse werden finanziell wesentlich unterstützt durch die Stiftung PRO AERO.

Die Anmeldung erfolgt über den Gruppenpräsidenten (Peter Dürig).

Kurse 1 und 2: Der Grundkurs richtet sich vor allem auch an neu brevetierte Piloten; der Streckenflugkurs kann durchaus auch von noch wenig erfahrenen Piloten besucht werden. Pro zwei Teilnehmer steht ein Instruktor zur Verfügung. Der Flugbetrieb läuft über das Wochenende durchgehend.



Aller aux vaches - runter kommen sie immer

Im Anschluss zu den Ausführungen über den Streckenflug einige Beiträge zum Thema „Aussenlanden“.

Zweimal umsteigen

3.7.200:1 Bö sollte arbeiten. Das tut er auch bis 11:15 Uhr. Jetzt zieht es ihn aber auf den Flugplatz. Montage der HB-742 wie immer alleine. Um 11:55 Uhr ist Bö startbereit. Vorgesehen ist eine Schlepp mit dem



Peter Böhlen

anwesenden BAZL-Schlepper, die SG Bern ist ja in Saanen. Vor dem Mittag reicht es aber nicht mehr. Da kommt Marc Hauser mit dem MoSe gerade recht. Schlepp auf etwa 1500m/M in die Nähe von Riggisberg.

Die Aufwinde sind viel schlechter als erwartet. Sehr unterschiedliche Basis, sie liegt zum Teil auf etwa 1300m/M. Bö erarbeitet sich am Gurnigel doch knapp auf 1600m/M und mit Südwestwind schleicht

er unter der „Malojaschlange“ der Stockhornkette entlang. An der Moosflue ob Reutigen lassen sich 1550m/M erschwindeln. Mit der Windrichtung Südwest sollte versucht werden, im Simmental schnell einmal die Krete oberhalb Weissenburg-Berg zu erreichen. Mit mageren 1550m/M überfliegt er den Eingang des Simmentals und wird mit konstanten 2-3 Meter Saufen empfangen. Jetzt Abdrehen heisst wahrscheinlich Landung in Thun! Bö will nicht nach Thun und fliegt weiter, die bekannten Hänge werden „sicher“ Aufwind hergeben. Die Windrichtung spielt verrückt: Bis auf etwa mittlere Hanghöhe bläst erstaunlicherweise Bise, im oberen Stockwerk eindeutig Südwest. Vorbeiflug an der Mittelstation der Stockhornbahn auf kaum 1400m/M. Weiter, weiter...! Die Mischzone der Luft auf der Flughöhe ergibt nicht mehr als unberechenbare Turbulenzen und die rettende Krete bei Weissenburg schüttelt nur, rettet aber nicht. Westlich vom Eingang des Buschetals an einem „Minikretchen“ erreichte Bö fast Kretenhöhe: ca.1200m/M! diese Höhe lässt sich halten, das ist aber auch alles. Also weiter! Optisch sieht die nördlich liegende Schwidenegg (2007m/M) wie ein Viertausender aus. Ganz erstaunt und etwas ungewohnt muss Bö zur Kenntnis nehmen, dass das Landefeld in Boltigen immer wichtiger wird.

Überall wird Heu eingetan, beim tiefen Überflug muss Bö fast aufpas-

sen, dass ihm die aufgestreckten Heugabeln nicht in die Quere kommen! Gegen die Talsohle wird die Turbulenz noch grösser, Kreise sind einer Achterbahn nachgefliegen, genügend Geschwindigkeit ist sehr wichtig!

Also, die von Bö für Wintertheorieabende zusammengetragenen Unterlagen, aber vor allem das Abschreiten und Skizzieren des Landefeldes Boltigen müssen jetzt zum Tragen kommen. Der starke, aber eher nur an den Hängen turbulente Talwind bedingt einen erhöhten Anflug aus Südwesten, also talabwärts. Die weithin sichtbare, mitten im Talgrund stehende Antenne ist der Richtpunkt, und gleich südlich daneben zwischen Antenne und Bahnlinie liegt der früheste Aufsetzpunkt. In den Hirnwindungen werden noch alle einmal skizzierten Zäune „hervorgeklaubt“, auch sucht das Auge während dem ganzen Endanflug nach möglichen unbekanntem Zaunpfählen, Unebenheiten etc. Der Landeanflug passt wunderbar, der Gegenwind ist hilfreich.

Was aber nicht zu sehen ist: Die unzähligen weichen Wühlmaushaufen sowie der sonst harte Boden sind alles andere als fein. Der Lärm und das starke Gerumpel sind enorm, Bö fürchtet das Einknicken des gefederten Rades (wie mag das mit ungefedertem Rad ablaufen?).

Totale Stille, das Rad ist nicht eingeknickt, Bö steht in Boltigen, Zeit 13:20Uhr.

Jetzt fängt der Tag erst richtig an!

Keine Rückholmannschaft, auch nicht „Frauschaft“! Auf dem Flugplatz Belpmoos „nur“ BAZL-Leute, das Auto mit Anhängerkupplung im Geschäft in Toffen, in Boltigen kein „Schwanz“, der Bö die Libelle aus dem Feld stossen hilft, zudem wollte Bö sowieso nicht nach Boltigen.

Da der Ablauf des Rücktransportes kompliziert erscheint, entschliesst sich Bö, alles alleine zu machen! Ist ja ganz einfach! Er muss nur mit der Bahn das Tal hinunterfahren, dann.... wohin fährt die Bahn

igentlich?...wahrscheinlich nach Spiez. In Spiez nur umsteigen, (für „Bahngängige“ gar nicht so einfach)! Dann nur nach Thun, wieder umsteigen und in Belp das Aussteigen nicht verpassen. Nur

Fussmarsch zum Belpmoos, nur nach Toffen fahren, nur in das Auto mit der Anhängerkupplung steigen, Wechselnummer nicht vergessen, nur zurück zum Flugplatz und mit dem Anhänger nach Boltigen fahren. Jetzt nur noch die Libelle demontieren, verladen und zurück fahren. Voila!

Diese Gedanken müssen nun nur noch in die Tat umgesetzt werden. Zuerst muss das Flugzeug an den Feldrand bei Boltigen gestossen werden. Aber zerr...zerr...! Kaum ein Meter gewonnen, sackt das Rad in ein Loch, und die Libelle lässt sich wie ein bockiger Esel fast nicht mehr bewegen. Es sollen noch viele Löcher und Buckel folgen! Irgend-

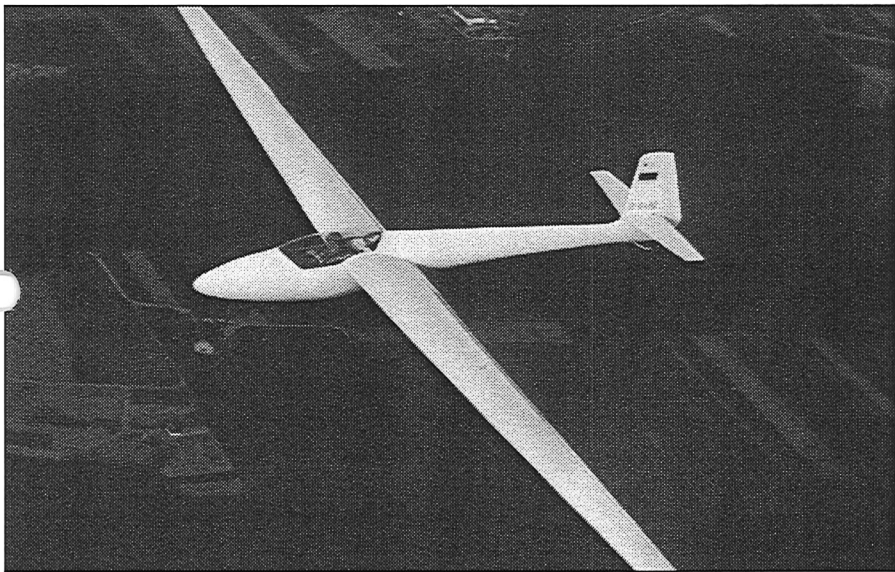
wo in der Nähe verliert sich ein Feldweg im Gras. Bö findet den Weg etwa 60 Meter nördlich. Bö zerrt und wuchtet am Flugzeug, hackt mit den Moonboots wie ein Hornusser standfeste Stufen in den Boden, wuchtet vor und zurück, verlegt die Spur, um so den grössten Löchern auszuweichen. Schon jetzt weiss er, dass sein Rücken sehr „beleidigt“ sein wird. Ausgepumpt erreicht er den Weg, sichtlich ein Teilerfolg. Die restlichen etwa 200 Meter bis an das Feldende sind dagegen fast geschenkt. Die HB-742 steht jetzt am Feldende und muss nur noch mit dem immer im Flugzeug verstaute Material verankert werden. Ein Pilot der SG-Zweisimmen erscheint mit einem Jeep, lässt sich berichten und „erspart“ Bö den Marsch zum Bahnhof! Wann kommt überhaupt ein Zug und wie geht das mit dem Billetautomaten? Gibt der auf einen „Hunderter“ Retourgeld? Das sind Fragen, lauter Fragen.... besingt ein Lied! Etwas verunsichert blickt Bö umher, und der erste Angesprochene antwortet auf die entsprechende Frage: Sie können bei mir die Fahrkarte lösen! Uff! Erleichtert bezahlt Bö Fr.26.- für Boltigen - Belp einfach. In einer Viertelstunde um 14:14Uhr kommt der Zug. Die Zeit reicht für ein Bier!

Jetzt sitzt Bö in der Bahn und kann die noch eben tief überflogenen Hänge geruhsam betrachten. Talwärts blickend beunruhigt ihn eine grösser werdende Wolke, und mit doch etwas ungutem Gefühl lässt er sich von Boltigen entfernen. Unzählige Haltestellen und „Haltestellchen“ werden von der MOB bedient, Bö vermutet, nur um ihn ungeduldiger zu machen. Immer noch nicht Spiez! „Nächster Halt Lattigen“, „Nächster Halt Spiezmoos Westsüdwest“ oder so, dann aber doch Spiez! Nur nicht in einen falschen Zug! Etwa einen Schnellzug nach Brig, ohne Halt bis Brig! ICE 15:02Uhr Richtung Thun ist angeschrieben, Bö's dämliche Frage: Hält der in Thun?... wird mitleidig bejaht. Dem Warten auf dem heissen Perron folgt eine seidenweiche, gekühlte Fahrt nach Thun. Bö, umringt von vielen, leicht und gut bekleideten „Weltreisenden“ ist froh, dass er nach der Landung seine Moonboots mit den leichten Halbschuhen tauschen konnte. Schon fast „bahngewohnt“ entert er in Thun den „Gürbetaler-Blitz“. Viel zu langsam und auch nicht mehr gekühlt geht die Reise durch das Gürbetal. Belp wird um ca. 16 Uhr erreicht. Komisch, die vom Beruf her sehr vertraute Gegend sieht unter den jetzigen Umständen fast einwenig anders aus.

So, zügig losmarschieren zum Flugplatz. Auf halbem Weg kreuzt den Marschierenden ein Autofahrer, den Bö noch in der Luft und weit weg wähnt: FK (Fritz Krebs). Bö's kurze Schilderung löst entsprechendes Gelächter aus. Auslachen war allerdings nicht dabei! Fritz fährt Bö zum Flugplatz und erzählt von seinem Flug: Um nicht abzusaufen, habe er

400 Meter über Sitten den Motor in Gang gesetzt. Er gehe jetzt wieder ins Büro um zu arbeiten. Eine Bemerkung von Fritz weckt in Bö den Gedanken: Möglicherweise ist Fritz wegen dem Motor in seinem Flugzeug um solche emotional starke, fast etwas abenteuerliche, manchmal aber auch alles andere als nur angenehme Erlebnisse ärmer geworden! Der Gedanke ist weg, Fritz geht ins Büro. Bö nur nach Toffen, Belp, Boltigen, wo nach problemloser Fahrt der Anhänger etwa um 18:00Uhr bei der Libelle auf dem Feldweg steht. Noch einmal ein „Gezerre“ und die 742 ist demontagebereit davor. Der erhöhte Weg und der unebene Boden sind für eine Solodemontage schwierig, aber trotz Wind und weiteren Erschwernissen steht um 18:45Uhr der Anhänger abfahrtsbereit, die Libelle ohne jeden Schaden verpackt. Bö, langsam aber sicher auf den Felgen, fährt noch nach Blumenstein, wo der Anhänger für eine Nacht stehen bleibt (Zeit ca. 19:35Uhr).

Die nach einer solchen Landung notwendige Reinigung und Kontrolle, vor allem des Fahrwerkes, zeigt, dass kein Schaden entstanden ist. Allerdings schmerzt Bö's Rücken und hilft, das Erlebnis nicht so schnell zu vergessen.

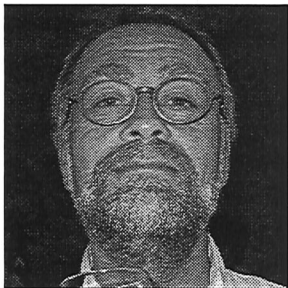


Was der Autor verschweigt: „Der Prototyp der H-301 machte den Erstflug am 7. März 1964. Er fliegt als HB-742 noch heute in Bern.“
(Aus „Die Entwicklung der Kunststoff-Segelflugzeuge“, 1976)

Der Erstflug vor
38 Jahren

Und so war das bei mir...

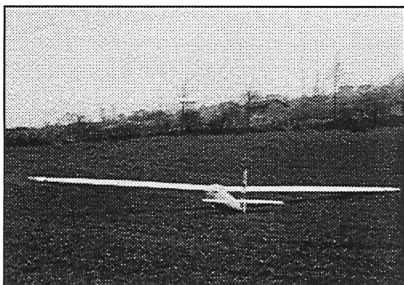
Es gab Zeiten, da war ich weniger grossartig motorisiert als heute. Mein damaliges Rennpferd, die Elfe, unterlag öfters grossen Gravitationseinflüssen. Hier Bilder einiger der Aussenlandungen, im Lehnstuhl zu geniessen. Übrigens sind auch Landungen auf fremden Flugplätzen lehrreich. Geübt auf 65 Plätzen in 11 Ländern.



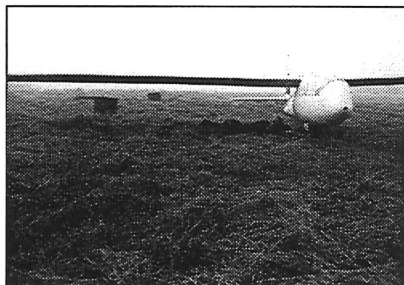
Der Redaktör,
nostalgisch



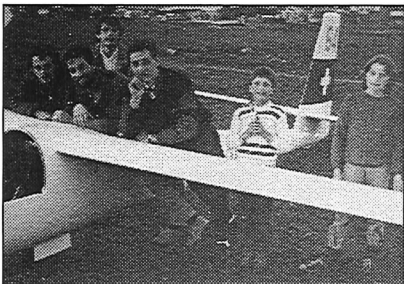
Wenige km vom Flugplatz Klippeneck entfernt. Das Heu duftete herrlich.



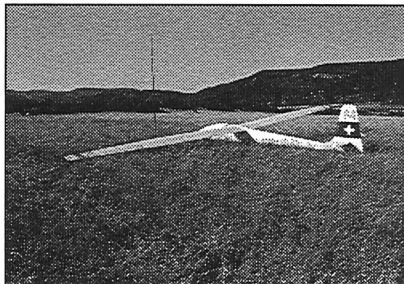
Im Val Camonica, Bergamasker Alpen. Die gefährlichste: gemessene 70 m lang, zwischen Mauern...



Nach einem herrlichen Flug quer durch Mittelfrankreich nahe Dijon, mit Übernachtung unter dem Flügel.



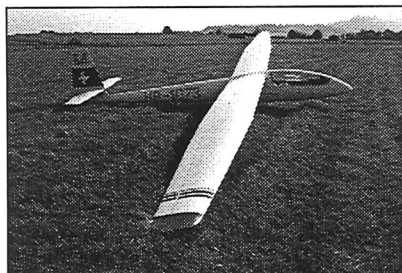
Clusone, ebenfalls in den Bergamasker Alpen
(Kamera: Instamatic...)



Nach grandioser Sicht aufs Mittelmeer ein abrupter Halt nahe Béziers, 1 km neben einem Flugplatz. GPS gab es noch nicht...



Irgendwo auf der Schwäbischen Alb



Neuf-Brisach: Wenns von den Vogesen nicht in den Schwarzwald reicht



Bei Nördlingen



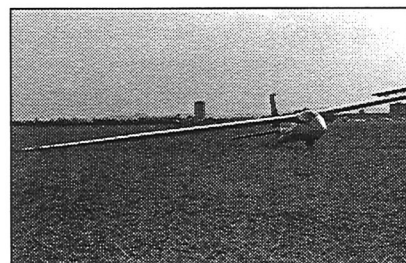
Auch nicht gereicht: Niederbottigen



Nochmals Mais, bei Heidelberg



Mit Aussicht auf das Ulmer Münster



Wieder nicht ganz gereicht: 300 m vor Valence Flp.



In Finnland, auf einer Insel (eine LS-4)

Aussenlandung auf den Boden der Realität

27. Juli 200: Wow - Von diesem Wetter träume ich seit Monaten.
Die Basis mit dem Käsemesser geschnitten scharf und schön dunkel.
Es ist schon fast 15 Uhr. Keinen Rekordflug soll es geben, nur einen für
die Fliegerseele.



Marc Hauser Klinkhebel unter die Sitzschale montiert.

Nach einer halben Stunde Trödeln mit ungeduldigem Delphinfliegen geht's los.

Was kümmert mich Mc Cready mit seiner Theorie! Mit gut 180 Sachen peile ich den Gurnigel an. In Gedanken sehe ich mich schon im Saanenland, ach was, im Mattertal! Heute oder nie.

Das Berghaus am Gurnigel kommt Jet-ähnlich näher, bloss etwas tiefer als sonst. Was solls, heute geht es überall!

Ich stürze mich über die Krete direkt unter die tollsten Wolkentürme. Wo bleibt das wohlighohe Piepsen des Varios? Es muss hier gehen. – Nein, muss es scheinbar nicht...

Doch frohen Mutes weiter südwestwärts an die letzte Wand, die mich noch vom Simmental trennt. Vor einer Woche ging's hier auch, viel tiefer noch. Irrtum, diesmal ist alles anders.

Mc Cready hat meine Hochnäsigkeit von vorhin an Petrus weitergeleitet. Rien ne va plus!

Der Gurnigel wird nun zum hohen Berg, den ich von unten sehe. Küre wartet geduldig auf mich in majestätischer Höhe. Bald werden wir wieder in Formation den Adlern das Fliegen lehren. - Denkste!
Alle Hoffnung auf eine Besserung begrabend schleiche ich mich aus dem berüchtigten Sangernboden westwärts. Über mir die tollsten Blumenkohle und der Küre. Woher bekommen die verdammt noch mal den Aufwind?

Die Region Plaffeien scheint mir die beste Alternative zu sein. Landbar und obendrein auch wolkenverziert.

Es sinkt, wie es vorher nie stieg. Unter mir der Zusammenfluss von warmer und kalter Sense. Das wird knapp, da komm ich vielleicht nicht

mehr raus. Unter mir zwei Felder, die ich schon von Sangernboden her gesehen habe. Beeindruckend eng ist's hier: Bäume, Häuser, Wasser, Felsen. Zum wandern toll, jedoch zum fliegen...

In meiner scheinbar ausweglosen Situation denke ich kurz an ein Eintauchen in den Flusslauf der Sense entlang abwärts. Wie eine Gerade von Mike Tyson schlägt mir der Hochspannungsmast im



Graben entgegen. Welcher Idiot hatte denn die Idee?!

Ich lande. Feld Nr. 1 soll's sein. Etwas kurz zwar, doch die Windrichtung OK. Meine Güte, auch hier noch Strom. Nach knappem Überfliegen der Freilandleitung im Final merke ich, dass das Gefälle fast meinem Gleitwinkel entspricht. Ich sinke nicht genug – Also, nach rechts ins Feld 2: Ich bin langsam, die Bremsen sind am Anschlag, Rückenwind, der Flügel streift beinahe das Gras.

Das wird schmerzhaft!

Aus dieser Höhe und in diesem Winkel zur Längsachse kann man ein Flugzeug nicht mehr kontrolliert landen.

Das darauf folgende Getöse kann ich mit Worten nicht beschreiben.

Unter mir scheint der ganze Globus zu zerbersten, während ich absolut keine Beschleunigung auf den Körper feststellen kann. Urplötzlich fühle ich mich sicher, noch während der Drehung des Seglers.

Klar ist, dass man diese DG nicht mehr demontieren muss...

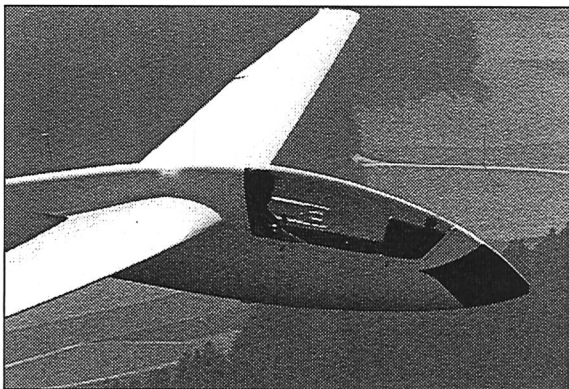
Zu meinem Erstaunen finde ich nach dem Ausstieg die Flügel noch an

Aussenlanden im Gebirgstal: Grund für feuchte Hände. Winu Boschung bei Château d'Oeux.

ihrem vorgesehenen Platz, auch das Hinterteil des Vogels ist noch dran. Das vermeintliche Höhenleitwerk, das über mir davonflog, stellt sich als abgerissene Fahrwerksklappe heraus. „Nur“ das Haupttrad scheint etwas tiefer gelegt zu sein.

Beim anschliessenden Rücktransport und Nachtessen mit Tinu Zumbrunnen und Küre Wenger fliege ich in Gedanken dauernd die letzten Minuten der Crash- Landung.

Ich weiss, dass das Unheil schon lange im Voraus seinen Verlauf genommen hat. Wahrscheinlich schon zehn Minuten nach dem Start!



Mit Role Bieri konnte ich einige Wochen später im Motorsegler Aussenlandungen simulieren. Auch meinen „Landeplatz“ besuchten wir in respektabler Höhe. Die Äusserung von Role, dass er in gleicher Situation auch Herzklopfen gehabt hätte, beruhigt mich nicht. Das soll es auch nicht. Schon

Auf sich allein gestellt: die letzten Momente vor der Aussenlandung

oft zuvor hätte ich in ähnliche Schwierigkeiten geraten können. Aussenlandungen waren etwas „für die ANDEREN“. Selber hatte ich immer wieder den rettenden Bart gefunden—in vergleichbar geringer Höhe über Grund.

Seit diesem Tag fliege ich anders. Sehr früh landbare Gegenden aufsuchen und diese auch mit grösserer Sicherheit wählen und anfliegen sind oberste Prioritäten geworden.

Das meint der Materialwart

Zum Glück des Piloten war die Flügelberührung nur vorübergehend, und es gab nur Sachschaden und keinen Überschlag! Der rechte Flügel wurde gebremst, der linke sauste in der alten Richtung weiter, d.h. die gesamte Energie wurde in den linken Flügel übertragen, mit dem Resultat, dass die linke Tragfläche am Übergang zum Rumpf Schäden aufweist (Anschlussrippe, Nasen- und C-Fall Bolzen sowie die Hauptbolzen). Durch die schiebende Landung wurde das Fahrwerk, (als Hauptenergievernichter) in seine Bestandteile zerlegt. Die Energie konnte in diesem Fall genügend abgebaut werden, so dass die Rumpfröhre nicht brach. Fazit : Fr. 9'815.30 Reparaturkosten.

Notlandung vom 29.8.2001

Erfahrung

55 Starts und ca. 25h Flugzeit in dieser Saison

Ca. 15h Flugerfahrung nach Prüfung vom 23.6.01, hauptsächlich auf B4

19 Starts mit B4, Rest mit ASK-21

davon 3 Starts B4 mit Einziehfahrwerk

3 mal bisher im Trichterbereich Gibelegg-Gurnigel-Selibüel-Schüpfenflüh

Beschreibung

An diesem Tag ist dies mein zweiter Flug. Beim vorherigen Flug liess ich mich bis kurz vor die Gibelegg schleppen (Höhe 1600m), kehrte infolge Sichtweite sofort um, fand bei Riggisberg kurz Thermik und landete nach 30 Minuten.

Beim zweiten Versuch hatte ich die Information von Erich, dass bei der Gibelegg Thermik war. Ich liess mich bis kurz vor die Gibelegg schleppen und klinkte bei ca. 1550 m aus. Ich sah Erich in der Thermik und flog sofort dorthin. Es war mir bewusst, dass ich bei 1450m Höhe an der Gibelegg noch im Trichter bin (Gleitzahl 20). Ich kam mit 1450m an und fand einen Thermikschlauch, welcher für mich schwer zu zentrieren war. Es war Blauthermik. Eine Weile befand ich um 1500m



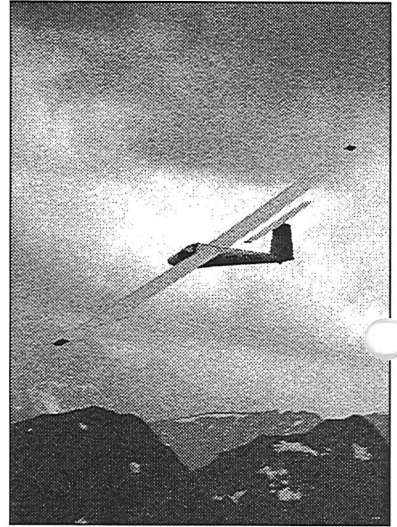
Claudio Picozzi

und konnte mich so halten. Ich wollte eine andere Stelle bei der Gibelegg ausprobieren, welche von der Sonne gut beschienen war. Ich fand aber keine Thermik und befand mich auf ca. 1400m. Ich kehrte

Erich zurück und versuchte, wieder Höhe zu gewinnen (meine Gedanken: 1400m sind zwar knapp, aber es hat dort Thermik und mit 1:20 und 200m Anflughöhe habe ich doch etwas Reserve). Manchmal gewann ich Höhe, manchmal verlor ich sie wieder. Ich konzentrierte mich ganz auf die Thermik und plötzlich bemerkte ich meine Höhe von 1300m. Sofort kehrte ich zurück und flog mit 110 – 120 km/h (McCready) Richtung Belp. Ich bemerkte, dass meine Höhe sehr knapp war. So flog ich sofort ins Gürbetal. Einerseits kann man dort gut notlanden, andererseits wollte ich aufgrund des leichten Westwindes nicht in den Lee-Bereich des Längenberges kommen. Ich überflog diagonal das Gürbetal Richtung vordere Belpbergkante. Ständiges Sinken zwischen 1.5 – 2 m/s. Das Rad klappte ich bewusst nicht aus, um nicht zusätzlichen Widerstand zu haben. Es war jetzt offensichtlich,

dass ich sehr tief war. So meldete ich kurz vor der Kante, dass ich direkt landen werde. Die Höhe war jetzt ca. 700m. In der Mitte zwischen Belpberg und Flugplatz bemerkte ich, dass ich nicht über die Hochspannungsleitungen vor dem Flugplatz kommen werde und suchte einen Notlandeplatz. Es war mir klar, dass ich nicht mit der Methode ‚kurz vor dem Hindernis hochziehen‘ arbeiten werde, denn die befahrene Strasse vor dem Flugplatz ist ein zu grosses Risiko. Ich fand ein braunes Feld zur rechten Seite. Es war eine weitere Hochspannungsleitung und eine tiefere Leitung vor dem ausgesuchten Feld, leichter Rückenwind bei der Landung. Ich drehte also nach rechts, überflog die Leitungen und landete mitten im gewählten Feld. Die Landung war normal, jedoch hatte ich vergessen das Rad auszufahren. Sofort meldete ich meine Landung über Funk.

Wir luden den B4 in den Anhänger und fuhren zurück auf den Flugplatz.



Analyse

Aus meiner Sicht habe ich folgende 3 Fehler gemacht:

1. Bei den vorhandenen Thermik und meiner Erfahrung hätte ich nicht bis zur Gibelegg fliegen sollen, oder in einer grösseren Höhe (mehr Reserve) ausklinken sollen.
2. Ich hätte nicht mehr in den letzten Thermikschlauch zurückfliegen dürfen, da ich mich mit 1400m zu stark an der Grenze des Trichters befand. Die richtige Reaktion wäre sofortige Umkehr gewesen.
3. Mitte Belpberg wurde mir bewusst, dass ich sehr tief war. Dort hätte ich jedoch noch genug Höhe gehabt, mir ein Aussenlandefeld auszusuchen und in Ruhe dort zu landen. So hätte ich mich und das Flugzeug weniger gefährdet und vermutlich auch das Rad des B4 ausgefahren. Ich hätte mich auch an die gefährlichen Kabel in der Umgebung des Flugplatzes erinnern sollen.

Positiv: Ich habe nicht den Kopf verloren und bin auf einem richtigen Feld gelandet. Es ist meine erste Aussenlandung gewesen, welche ich heil überstand.

CAFE STEIBACH HOLZOFENBÄCKEREI KONDITIONEIREI



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

Impressum

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

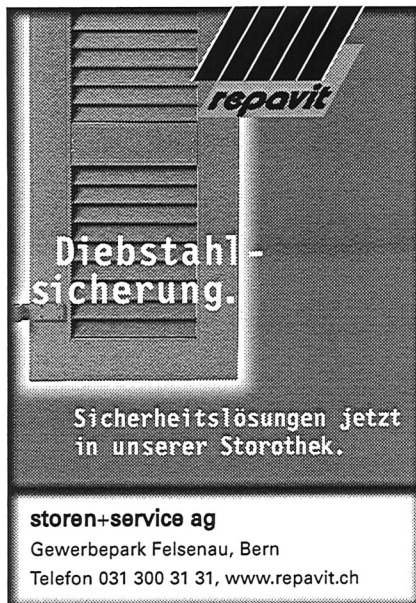
Erscheinungsdaten:

*Erster März, Juni,
September und Dezember
Beiträge bitte so früh wie
möglich, spätestens aber
2 Wochen vor Erscheinen!*

Redaktion:

*Christoph Hammerschlag,
Birkenweg 144, 3123 Belp
Tel. 031 819 35 58,
hammerschlag@swissonline.ch*

*Inserate: Michael Jäggi, Tel.
031 331 82 29*



repavit

**Diebstahl-
sicherung.**

Sicherheitslösungen jetzt
in unserer Storotheek.

storen+service ag
Gewerbepark Felsenau, Bern
Telefon 031 300 31 31, www.repavit.ch

HOFMANN

GmbH

Getränke Hauslieferdienst

3126 Gelterfingen



Schluss mit Flaschen schleppen!

**Mineral
Wein
Bier**

Telefonieren
genügt, wir
liefern ins
Haus oder zu
Ihrem Festplatz

Zum Discountpreis

Tel. 031 819 27 37

www.sgbern.ch

Immer das Neuste auf dem Web (SG today)

Von jedem Flugtag ein Fotobericht.

Deine Beiträge direkt an den Webmaster!