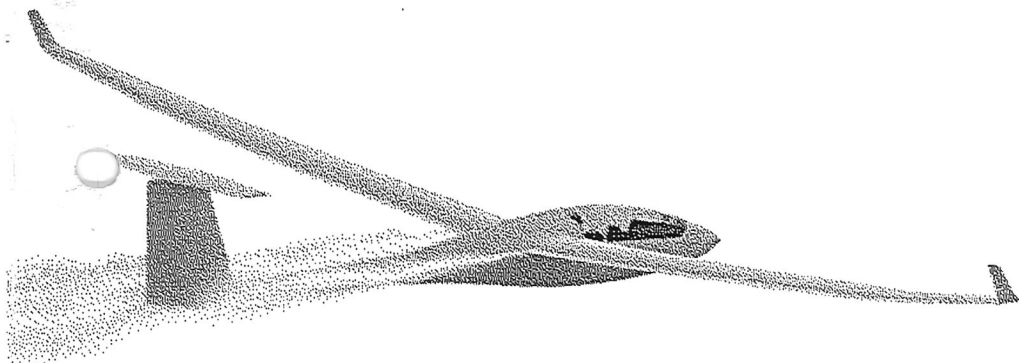


März 2001



Glider
NEWS

SEGELFLUGGRUPPE BERN

Tätigkeitsprogramm 2001

März

3.3.	19.30 Uhr	Hauptversammlung, Rest. Linde, Belp
18.3.	09.00 Uhr	Montage, Pilotenrapport
	11.00 Uhr	Schleppiloten Rapport
	19.00 Uhr	Ansaufen

Mai-Juni

nach Publikation		Testatkurs
nach Publikation		Intensivkurs Schulung allgemein

Juni - Juli

24.6. - 22.7.		Saanelager
15.7.		Saanelagerfest
22.7.	ab 18 Uhr	Schlussbräteln Saanelager

August

23.8	ab 19.00 Uhr	Grillparty Berner Aero Club
------	--------------	-----------------------------

September

15./16.9	ab 09.00Uhr	Windentage mit Ziellandekonkurrenz
16./17.9	ab 09.00Uhr	Windenstarts fürs Publikum

Oktober

Exkursion auf Mont Soleil mit F. Bhend

November

18.11.	09.00 Uhr	Demontage
	19.00 Uhr	Absaufen

Dezember

28.12.	19.00 Uhr	Altjahresapéro und Essen mit Gästen
--------	-----------	-------------------------------------

Dez. 2001 bis März 02

Weiterbildungsthemen nach spez. Ankündigung

März 2002

02.03.02	19.30 Uhr	Hauptversammlung SG Bern
14.03.02		Montage, Pilotenrapport, Schleppilotenrapport, Ansaufen

Vorbehältlich der Genehmigung durch die HV vom 3.3.2001

**Liebe Mitglieder,
liebe Freunde der Segelfluggruppe Bern**

Wir alle sind es gewohnt, uns ständig den veränderten Wetterläunen, der veränderten Lebenssituation, dem beruflichen Umfeld etc. anzupassen. Auch wenn dies uns manchmal mühsam erscheint, so hat dies doch mindestens den Vorteil, dass es uns auf dieser Welt nicht langweilig wird und wir zum Teil ungewohnte Kräfte und Kreativität zu Tage fördern.

Eine solche Anpassung könnte z.B. die Organisation des Vorstands betreffen.

Gegenwärtig treffen sich 10 Vorstandsmitglieder monatlich zu 4-stündigen Sitzungen, um alle möglichen Geschäfte zu beraten.

Es fragt sich nun, ob es wirklich einen derart grossen personellen Aufwand braucht, oder ob ein kleinerer Vorstand nicht flexibler und effektiver wäre.

Von Gesetzes wegen müssen mindestens folgende Chargen in einem Vereinsvorstand besetzt sein: Präsident und Kassier.

Unsere Statuten sehen zusätzlich einen Cheffluglehrer, einen Chef Material, einen Sekretär und 2-4 Beisitzer vor.

Das Konzept eines „schlankeren Vorstandes“ mit 5-6 Personen soll demnächst an einer Orientierung im Sinne eines „kalten Kaffees“ mit der Gruppe diskutiert werden. Eventuelle Statutenänderungen wären von der HV zu genehmigen.

Ich freue mich auf eine angeregte und konstruktive Diskussion!

Euer Präsi

Peter Dürig



Jahresberichte 2000

Präsident

Kaum begonnen so zerronnen! So jedenfalls scheint es dem Schreibenden. Wir blicken auf ein Jahr zurück, welches mit viel Elan angegangen wurde.

Motivation war nicht zuletzt das schöne Wahlergebnis vom 3. März 2000. Mit demonstrativem Stimmenanteil wurde dem Vorstand bei den



Peter Dürig

Wahlen bedeutet, so weiter zu machen wie bis anhin.

Nun, wir haben im Vorstand wieder einiges an Arbeit geleistet und ich empfehle dem Leser dieser Zeilen, in den nachfolgenden Rechenschaftsberichten der Ressortleiter zu überprüfen was geleistet wurde.

Höhepunkte im Jahr 2000 gab es mehrere. Es begann schon bei der Montage: Ein moderner, gut gewarteter Flugzeugpark konnte den Piloten der SG

zum Saisonbeginn zur Verfügung gestellt werden. In der gleichen Zeit liefen die Vorbereitungen für die SM 2000 auf vollen Touren. Die Durchführung der SM verlief dank der umsichtigen Führung des OK's unter der Leitung von Daniel Honegger beispielhaft.

Etwas später wurde das traditionelle Saanenlager, nach anfänglichen Startschwierigkeiten, mit der Beteiligung des BFK sehr erfolgreich durchgeführt. Obschon die Meteorologen wieder einmal nur dürftiges Segelflugwetter zur Verfügung stellten, war es wieder ein herrliches Lagererlebnis.

Nicht zu vergessen sind auch die vielen privaten Höhepunkte: Einige Schüler haben das Brevet erlangt, einige absolvierten den Erstflug, und im „Nationalen“ haben einige Cracks sehr lange Strecken erflogen. Zum Saisonabschluss am 11.11.um 11.11Uhr hatte ich die Möglichkeit, mit dem Duo Discus einen wunderschönen Saisonabschluss zu feiern. Nach 1 Stunde 11 Minuten im Schlepp genoss ich die Schönheit von Eiger, Mönch und Jungfrau in der Welle und konnte mit einem euphorischen Gefühl in der Brust dem Vogel anschliessend das Mäntelchen für den Winterschlaf umlegen.

Ich habe an dieser Stelle bewusst die „technischen Details der Vereinsführung“ nicht explizit beschrieben, weil das sowieso niemanden interessiert und in den nachfolgenden Ressortberichten noch genügend Technik vermittelt wird.

Es bleibt mir zum Schluss nur noch das Anliegen, allen Vorstandsmitgliedern und allen andern Chargierten und Mitgliedern der SG Bern ganz herzlich für die geleistete Arbeit zu danken.

Sekretariat

Mir scheint als hätten wir erst vor kurzem das Jahr 2000 in der Buchhaltung eröffnet, und nun gilt es schon wieder den Abschluss zu buchen. Das vergangene Jahr wird mir aus verschiedenen Gründen unvergesslich bleiben. Einerseits geprägt von viel Arbeit und vor allem zahlreichen Höhepunkten.

Der Jahresanfang war durch die Mehrwertsteuer-Implementierung dominiert. Der Aufwand war beträchtlich. Erschwerend kam hinzu, dass ich ein Buchhalter bin und mir auch das Personal der MWST-Behörden oft nicht weiterhelfen konnte, da sie keine Ahnung von unserer Vereinsstruktur und unserer Tätigkeit haben. Ich hoffe bloss, dass ich so ziemlich alles fehlerfrei machte und die richtigen Annahmen getroffen habe. Auf jedenfall fülle ich quartalsweise die MWST-Selbstdeklaration aus und zahle (mit knirschenden Zähnen) den geschuldeten Betrag ein.



Stefan Honegger

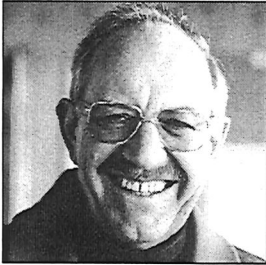
Im Mai betätigte ich mich als SM2000-Webmaster, was wirklich viel Spass machte. Wir hatten über 20'000 Zugriffe auf unsere Webseite und konnten hier einen Masstab für die nachfolgenden SM's setzen. Kaum war die SM zu Ende und die letzten Utensilien verräumt, rief mich am 6. Juni um die Mittagszeit Alexa an um zu sagen, dass es soweit sei. Am Abend des gleichen Tages hielten wir staunend unseren Sohn Marlon in den Händen. Folge des Familenglücks war aber, dass das Fliegen in der Prioritäts-Hitparade ganz weit abgeschlagen auf dem letzten Platz figurierte. Mein Flugbuch strotzt nur so von leeren Seiten. Das Verbuchen der SM2000-Rechnungen und das versenden der Fakturen bedeutete wiederum einen Zusatzaufwand, welcher dank Hansruedi's Vorarbeiten im Rahmen blieb.

Das Saisonende wurde gekrönt durch einen der seltenen Föhnflüge und entschädigte für alle Entbehrungen.

Für die neue Saison wünsche ich uns allen zahlreiche unvergessliche Flüge und das pünktliche Zahlen der SG Rechnungen. Ich hoffe auch, dass die Neuorganisation des Vorstands eine Entlastung bringt und so mehr Zeit für die anderen Projekte bleibt.

Kassier

Wie bisher üblich wollten wir kurz nach Beginn der Flugsaison 2000 den ersten Rechnungsversand aufbereiten, als uns die Mehrwertsteuerpflicht überraschte. Unser Abrechnungs- und Verwaltungsprogramm „Dädalus“, das sich inzwischen bestens bewährt hat, musste erneut umgebaut und auf die Erfordernisse der MWSt eingestellt werden. Dies



Hansruedi Schmid

gelang Carlo Weber wie gewohnt perfekt, dauerte aber natürlich einige Zeit und so wurde es dann Mitte Mai, bis die ersten Rechnungen, zusammen mit den Flugrechnungen von bereits 2 Monaten, versandt werden konnten. Für das erneute selbstlose und grosse Engagement unseres Ehrenmitglieds Carlo möchte ich mich an dieser Stelle und auch im Namen des Vorstandes herzlich bedanken. Einen arbeitsintensiven Einsatz im Rechnungswesen

erforderten die detaillierten Abrechnungen der Schweizermeisterschaft und die besonderen Schlepp- und Teilnehmerverhältnisse im Saanenlager.

Als Ergänzung noch einige statistische Angaben:

Passivmitglieder	86
Gönnermitglieder	21
Total aktive Piloten	109
-davon mit Einzeltarif	16
-davon mit SG-Pauschalen	54
-davon mit privat-Pauschalen	39
Schüler	20
-davon mit Schülerpauschalen	13

Wie immer, ersuche ich zum Schluss alle SG-Mitglieder, die für die Flugsaison 2001 eine Änderung ihres Mitgliederstatus beabsichtigen, mir dies schriftlich bis spätestens 2 Wochen nach der HV, das heisst bis zum 23.03.2001, entweder per Post, FAX (031/971 48 41), E-Mail (hansrudolf.schmid@bluewin.ch) oder über den Startlistenbriefkasten in der Villa Thermik kund zu tun.

Sehr wichtig für unsere Schüler: Da ich ihren Ausbildungsstand nicht kenne, muss mir jeder Schüler mitteilen, ob er seine Schulflüge in der neuen Saison zum Pauschalpreis oder im Einzeltarif abgerechnet haben möchte. Ohne Mitteilung erfolgt eine Abrechnung zum Einzeltarif.

Ich wünsche allen in der kommenden Saison viele schöne und unfallfreie Fluglebnisse verbunden mit guter Kameradschaft.

Cheffluglehrer

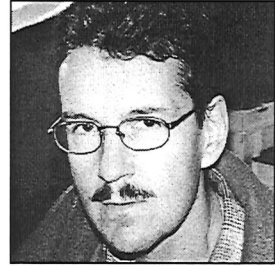
Flugbetrieb

Wir haben eine unfallfreie Saison hinter uns, dies ist aus flugbetrieblicher Sicht eine Erfolgsmeldung. Trotzdem wurde das Glück einige Male strapaziert, vor allem in unserem Anflugbereich. Hier müssen Massnahmen ergriffen werden, ich komme in anderen Artikeln in diesem Heft detailliert darauf zu sprechen.

Der sportliche Höhepunkt war die Schweizermeisterschaft, hier wurde sicher das Beste aus dem Wetter herausgeholt. Aus unserer Sicht war das Highlight sicher der 3. Rang von Edi Inäbnit in der Standardklasse und auch Tinu Zumbrunnen hat sich in der 15m-Klasse als 7. sehr gut plaziert.

Sonst konzentrierten sich die Hammerschläuche auf einige wenige Tage und es war nicht vielen von uns vergönnt, diese auch entsprechend zu nutzen. Deshalb (nehme ich an) präsentiert sich die SG Bern im Nationalen Wettbewerb wie unsere Skinati im Weltcup: einige hochkarätige alte Cracks und dann ein grösseres Loch...

Ich habe das Ziel, unsere Jungen möglichst effizient mit dem Segelflugvirus zu infizieren, damit gelegentlich wieder neue Namen aus Bern im Bereich Streckenflug auftauchen. Unsere Schülerzahl lässt hoffen, dass doch die Eine oder der Andere dran bleibt. Damit komme ich zur



Roland Bieri

Schulung

Zuallererst: Herzliche Gratulation an unsere frischbrevetierten Liliane Huber, Sarah Marschall, Beat Bütikofer und Erich Kobel. Sie fliegen seit kurzem als Pilot in Command! Ich wünsche euch viele schöne Flüge!

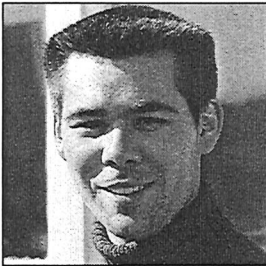
Der ungebremste Andrang und die längere Schulungsdauer, aber auch die Zwangspausen durch die SM und das Saanenlager liess den Schulbetrieb zeitweise am Anschlag laufen. Wir konnten zwei Intensivwochen durchführen und so die Situation etwas entschärfen. Trotzdem ist es einige Male vorgekommen, dass an einem Nachmittag nicht alle Schüler zum Fliegen gekommen sind. Unsere Fluglehrer waren (und sind immer noch) sehr ausgelastet – hier brauchen wir dringend Nachwuchs! Ab Mitte Jahr mussten wir wieder eine Warteliste einführen. Vor Mitte 2001 kann ein Interessent bei uns nicht mit Schulen beginnen. Wir machen mit unserem Fluglehrerkorps was wir können und noch ein wenig mehr: Für die kommende Saison sind drei Intensivwochen geplant und auch die „Feierabendschulung“ wollen wir wieder vermehrt aktivieren. Wir beginnen die neue Saison mit ca 20 Schülern und 14

Fluglehrern! Auch die Frischbrevetierten brauchen noch eine intensive Betreuung bevor sie selbständig fliegen können.
 Meine Wünsche für 2001: ich möchte, dass vermehrt die Doppelsitzer für Streckenflug genutzt werden mit dem Ziel, unseren Nachwuchs anzustecken! Das neue NSFW-Reglement kommt uns entgegen: man kann jetzt in der offenen Klasse ein- und doppelsitzig fliegen. Deshalb mein Aufruf an alle alten Adler: nutzt unsere Doppelsitzerorchideen uns zeigt den Jungen, wie es geht!
 Zuletzt das Wichtigste: Häbet sorg!

Jobmanager

Ich bin wieder einmal mehr erstaunt, wie schnell doch so ein Jahr vergeht. Nun bin auch ich, als jüngstes Mitglied des Vorstandes, bereits ein Jahr dabei.

Es war für mich am Anfang nicht ganz leicht, da doch das Stunden-thema eine nicht ganz einfache Sache zu sein schien. Ich bemerkte auch, dass es für viele von Euch ebenfalls nicht immer in allen Punkten transparent war. Die meisten Fragen zu „den Stunden“ waren dann auch meistens dieselben. Darum möchte ich hier nochmals erwähnen,



Marc Inäbnit

dass ein Mitglied des Sommerflugbetriebes keine Baustunden im Winter mehr leisten muss und umgekehrt.

Ich hatte auch kleinere und grössere Angriffe auf den Einsatzplan abzuwehren, da nicht immer alle von Euch damit einverstanden waren. Ich werde mich aber bemühen, die aufgetretenen Fehler dieses Jahr zu verhindern und vermehrt offen zu kommunizieren.

Zeitüberblick:

SM 2000

Anzahl Mitglieder:	100 Pers
Durchschn. Aufwand pro Mitglied:	63h
Total Arbeitsaufwand SM 2000:	6300h

Sommerbetrieb 2000

Anzahl Mitglieder:	70 Pers
Durchschn. Aufwand pro Mitglied:	40h
Total Arbeitsaufwand Flugbetrieb :	2800h

Der zweite Task, für welchen ich verantwortlich war/bin, ist das Saanenlager.

Im Zusammenhang mit der Integration des Breitenförderungskurses gab es vor dem Lager verschiedene Meinungsverschiedenheiten. Die tolle Zusammenarbeit mit der neuen Teilnehmergruppe hat aber gezeigt, dass sich das Lager im richtigen Sinn entwickelt hat, und ich freue mich bereits wieder auf unsere Kameraden vom BFK.

Da wir kurz zuvor Probleme mit zwei Schleppflugzeugen hatten, die nicht voraussehbar waren, war leider während dem Saanenlager kein Flugzeug in Bern verfügbar (Unfall KIV, Beschädigung Falke). Dies wird hoffentlich in dieser Saison besser laufen, so dass wie vorgesehen mindestens während zwei Wochen in Bern der Flugbetrieb normal weiterlaufen kann.

Nun wünsche ich Euch allen eine tolle Saison 2001...auf dass wir uns alle in Saanen wieder gesund und busper treffen.
Auf Flieger-sehen am Flugplatz!

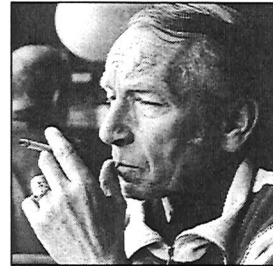
Motorflug

Seit Mitte des Jahres 2000 werden die Motorflugausweise nur noch nach den JAR-Richtlinien erneuert, ganz gleichgültig ob es sich um einen nationalen oder JAR-Ausweis handelt. Das bedeutet für den einzelnen Piloten mehr Selbstverantwortung und -kontrolle im Bezug auf Gültigkeit des ärztlichen Tätigkeitszeugnisses sowie auch diejenige der Klassen bzw. Musterberechtigungen.

Durch die Ausfälle der beiden Maschinen Husky und Falke war man gezwungen, Engpässe durch zugemietete Flugzeuge auszugleichen.

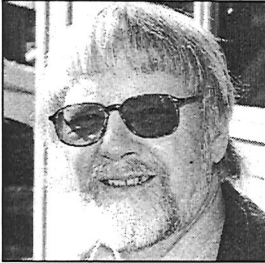
Diverse extrem tiefe Anflüge von Motorpiloten, in Bern wie Saanen, sorgten immer wieder für ent-sprechenden Gesprächsstoff und auch zu Reklamationen von Anwohnern. Wir werden in der neuen Saison korrekte Anflüge rigoros durchsetzen müssen.

Ferner hat sich auch gezeigt, dass einige Piloten der Meinung sind, ein 180 PS Motor (Husky und Robon) müsse bloss vier Liter Öl im Tank haben. Ein Refresher zu Saisonbeginn soll allen die nötige Klarheit bringen.



Paul Keller

Material



Willy Wittwer

P.A. Walther hat für den Arbeitseinsatz im Winter 2000/01 die Arbeitsteams organisiert. Neu sind kleine Teams mit jeweils einem Gruppenchef, dieser arbeitet laut einem für seine Belange abgegrenzten Pflichtenheft. Auf diese Weise ist garantiert, dass die Wartung laut Wartungshandbuch durchgeführt wird. Eine riesengrosse Vorarbeit von P.A, vielen Dank! Aber nur so funktioniert die ganze Sache. Nach wie vor wichtig sind die Schadenmeldungen, auch wenn nur Kratzer oder Dellen festgestellt werden. So können wir die Lage

fachmännisch beurteilen und unsere Arbeit gut organisieren. Also helft mit, und tragt Sorge zu unserem tollen Flugmaterial.

Teamorganisation:

Leitung:

Alex Husy (Motorflug), Willy Wittwer /Stv. P.A. Walther (Segelflug)

Die Gruppenchefs: Käru Kopp, Hans Schaller, Hans Michel, Willy Böhlen

Die Chrapfner an den Segelflugzeugen: Lilian Huber, Sarah Marschall, Beat Herrmann, Michael Jäggi, Michael Schütz, Godi Bühler, Beat Bütikofer, Emanuel Denzler, Franz Wild als Reserve (er leistet sehr viel im Segelflugverband).

An den Motorflugzeugen: Erich Fahrni, HP Köller, Walter Hofer, Kari Messerli, Heinz Fankhauser.

Instrumente: Hannes Beutler, Alain und Christian Walther.

Anhänger: Roland Käser, Peter Michel, Rita Holdener, Res Trüssel.

Capots: Fritz Soltermann, Albi Leutenegger.

Sauerstoffanlagen: Ueli Wehrli

Ladestationen: Res Rieder

UHU: Aschi Nyffenegger (Ums Hus Ume)

Flügeltücher: Vreni Kiener

Stand der Arbeiten Ende Januar:

Die gesamte Wartung ist so organisiert, dass am 10. März 2001 mit dem Flugbetrieb begonnen werden kann.

Der Motorsegler erfährt eine grosse Kontrolle, unter anderem müssen sämtliche Schläuche ausgewechselt werden. HP Köller hat schon fast Federn am Rücken. Er tut was möglich ist um den MS so rasch wie möglich wieder dem Betrieb zu übergeben.

Allen Chrapfnern herzlichen Dank!

Ich wünsche viele unfallfreie und erfolgreiche Flüge im 2001.

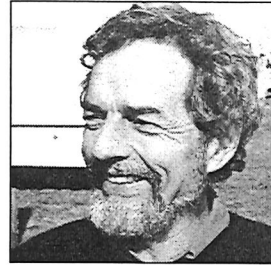
Infrastruktur

Im Frühjahr hat mir die SM allerlei Beschäftigung gebracht. Später folgte der Bautag wie üblich. In Planung ist der Ersatz des Schiebetors der Garage. Ferner hat uns Hubert ein heisses Luxus-Kochfeld montiert, so dass sich die Hausköche frei werden entfalten können.

Da uns die Alpar die Benutzung des Faltraums zwecks Einrichtung eines Archivs gekündigt hatte, mussten wir in einer spektakulären Aktion die riesigen Tische aus einer Dachluke abseilen. Die Falterei nun in der Villa Thermik stattfinden, was leider vorübergehend ein wenig Platz braucht. Übrigens habe ich zwei neue Schirme beschaffen können, so dass wir die letzten der „alten Säcke“ aus dem Verkehr ziehen konnten.

Bis zum Saisonbeginn soll auch die Pistenschwelle der Motorflugzeuge um 100 Meter verschoben werden.

Ich wünsche allen eine schöne Saison!



Marc Berthoud

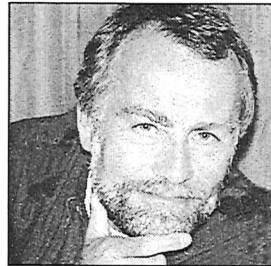
Public Relations

Das runde Jahr stand auch für mich in erster Linie im Zeichen der SM. Das Herstellen eines Logos, der Drucksachen, teilweise auch der Medaillen, der verschiedensten Textilien, des Programmhefts, der Plakate, der Medienunterlagen, ferner unzählige Sitzungen im OK, innerhalb des Ressorts und im engeren Team, zum Schluss auch die SM selbst, all dies erforderte einen Aufwand von über 300 Stunden. Gleich 7 Wochen à 42 Stunden. Allein das

Beschaffen und Bearbeiten der Vorlagen für die Inserate zum Beispiel wäre eine abendfüllende Geschichte. Nun, es ist vollbracht, sagten schon bekanntere Leute vor mir. Ganz besonders danken möchte ich den Helfern im engeren Team, so da sind Rolf Ellwanger, Beat Bütikofer, Roland Flükiger, Marc Hauser und Michael Jäggi.

Nebenbei entstand auch ein neuer Werbeprospekt, eine neue Auflage der Schülerbroschüre und einige Glider News.

Nach etlichen Jahren in der bekannten Aufmachung liegt, wie Du sicher bemerkt hast, ein etwas geliftetes Layout vor. Meist trennt man sich, vor allem bei Printerzeugnissen, ungern von Bekanntem. Trotzdem hoffe ich, dass die Änderungen Anklang finden werden.



Christoph Hammerschlag

Nicht vergessen wollen wir aber, dass die Qualität unseres Forums in erster Linie von dessen Inhalt abhängt, und diesen bestimmst Du selber durch Deine Beiträge, sei es über einen besonders weiten Flug, ein aussergewöhnliches Erlebnis oder über Deine Gedanken zu einem lustigen oder ernsten Thema. Und immer wieder: Schickt mir Fotos, auch solche mit Personenaufnahmen.
Many happy landings!

Überarbeitetes Reglement zum NSFW, Ausgabe 2000

Im folgenden Text sind diejenigen Artikel aufgeführt und allenfalls kommentiert, die neu oder geändert worden sind. Bestimmungen (Artikel) aus dem alten Reglement, die im neuen nicht mehr enthalten sind, sind zu vergessen, Beispiel: Mindestalter des Passagiers (nicht mehr vorgeschrieben).



Klassen

Die Gruppenklasse heisst neu Clubklasse, und beinhaltet Segelflugzeuge mit Index 100 oder kleiner gemäss aktueller Indexliste des SFVS (wie bisher).

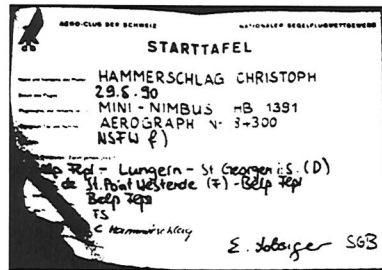
- Andreas Hirzel** - neu gibt es die 18 Meter Klasse
- indiziert sind die Offene- und die Clubklasse
 - Doppelsitzer und Motorsegler werden in den entsprechenden Klassen gewertet
 - Der Einsatz der Doppelsitzer erfolgt 1- oder 2-sitzig in der entsprechenden Klasse.
 - Der Einsatz der Motorsegler erfolgt 1- oder 2-sitzig in der 18m- oder Offenen Klasse.

Der Wettbewerb umfasst die Einzelleistungen der Piloten. Diese Einzelleistungen dienen zur Klassierung in:

- Clubklasse
- Standardklasse
- 15m Klasse
- 18m Klasse
- Offene Klasse
- Bestleistungen in den einzelnen Disziplinen
- Jungfliegerwettbewerb
- Gruppenwettbewerb

Gruppenwettbewerb

- neu sind alle Klassen indexiert
- Die Klassierung der Mannschaften ergibt sich aus dem indexierten Punktetotal der drei Mannschaftsmitglieder, d. h., es werden alle Klassen indexiert (auch Standard-, 15m- und 18m-Klasse). Rangiert ein Pilot in verschiedenen Klassen, so werden für den Gruppenwettbewerb die drei besten Flüge aus allen Klassen berücksichtigt.



Starttafeln bekräftigen:
nicht mehr gefragt

Definitionen

- Zielpunkt ist ein in der Fluganmeldung definierter Endpunkt.
- Endpunkt ist der Wegpunkt, der das Ende der Segelflugleistung definiert. Er ist:
 - a) bei der Landung des Segelflugzeuges, der Punkt, auf dem die Nase des Flugzeuges nach der Landung ohne fremde Hilfe stehen geblieben ist.
 - b) ein Wegpunkt, der zum Endpunkt oder zum Zielpunkt erklärt wurde.
- Wegpunkte sind durch einen Zylinder definiert, nicht mehr durch einen (Foto)Sektor. Ein Wegpunkt gilt als beurkundet, wenn sich ein Logger-Fix im Zylinder mit Radius 0,5 km befindet.
- Streckenflug (a) ist ein Distanzflug von einem Abflugpunkt über bis zu drei angemeldete Wendepunkte, zu einem Endpunkt, der nicht angemeldet werden muss, wenn er der Landeplatz ist. Die Wendepunkte müssen mindestens 10 km von einander entfernt liegen und können nur einmal - in beliebiger Reihenfolge - benutzt werden.
- der Umkehrflug wurde gestrichen (kann als Disziplin C geflogen werden)
- der Zielflug (c) ist ein Distanzflug zu einem Zielpunkt um max. einen Wendepunkt.



Wendepunktphotos:
nicht mehr nötig

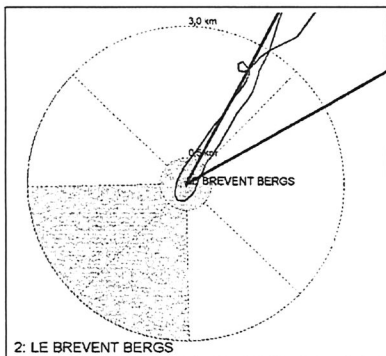
Flugbestätigung

7.1.1 Der Nachweis muss durch GNSS (GPS-Logger) erfolgen. Es dürfen nur IGC-genehmigte GNSS-Flugschreiber-Kombinationen

verwendet werden. Fotos oder Barogramme werden auch als Backup nicht mehr akzeptiert)

- Flüge zur Auswertung einreichen: Diskette mit IGC-File (zwingend), wenn möglich noch Original-File

Nach dem Flug ist das NSFV-Formular und eine 3.5 Zoll DOS-formatierte Diskette mit den Flugdaten im IGC-Format und im Originalformat zu erstellen. Auf dem NSFV-Formular muss der Kommissär folgendes



bestätigen:

Name des Piloten, Flugzeugtyp/Spannweite/Immatrikulation, GNSS-Logger (Typ/Nummer). Weitere Angaben sind vor und nach dem Start nicht erforderlich. Der Kommissär hat dies zu überprüfen. Er kann es auch nach der Landung erledigen.

Höhenverlust

Dieser darf bei Strecken unter 100 km 1

Wendepunkt im Logger % der geflogenen Strecke nicht überschreiten. Strecken über 100 km, bei denen der Höhenunterschied mehr als 1000 m beträgt, werden um das 100-fache des um 1000 m verminderten Höhenunterschiedes verkürzt.

dh = gewertete Distanz in km

$dh = Deff - 100 (h - 1)$ h = Höhenverlust in km

$Deff$ = gemessene Strecke in km

Kommentar: Bei einem NSFV-Flug ist es ratsam, sich die Höhe im Moment des Abfluges vom Abflugpunkt zu merken. Der Zielpunkt darf dann mit max. 1000 Meter Höhenverlust überflogen werden. Ist die Differenz grösser als 1000 Meter erfolgt ein Streckenabzug.

FAI-Flüge

Die Bestimmungen für FAI-Flüge sind nicht die gleichen wie für den NSFV! So dürfen FAI-Flüge immer noch mit Fotobeurkundung und Barograph durchgeführt werden. Die Wendeorte müssen nach der bekannten Methode im Fotosektor umflogen werden.

Auch bei FAI-Flügen darf der Endpunkt fotografiert werden, resp. mit dem Logger im Flug beurkundet werden (Fotovache). Der Endpunkt muss vor dem Flug definiert und auf der Starttafel und dem Barogramm aufgeschrieben oder im Logger gespeichert sein. Ist dies

nicht der Fall, gilt der Landort als Zielpunkt/Endpunkt und somit die Differenz zwischen Ausklink- oder Abflughöhe und der Höhe des Landeortes.

Internetadressen: SFVS www.segelfliegen.ch
IGC www.fai.org

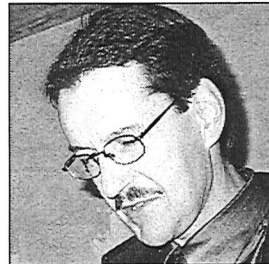
Hier können alle Reglemente geholt werden, Internet-lose können dies in der Villa Thermik tun.

Das Reglement für den NSFW und ebenfalls der Sporting-Code sollten vor der Saison gründlich durchgelesen werden, damit man auf dem Flugplatz bei Unsicherheiten weiss, wo nachschauen!
Ich wünsche allen viele schöne Flüge!

Informationen für Schüler und Jungpilotinnen und -piloten der SG Bern

Nachdem bei uns in der Schulung in den letzten zwei Jahren ein richtiger Boom eingesetzt hat, haben sich auch negative Nebenwirkungen bemerkbar gemacht in dem Sinne, dass nicht immer alle Schüler so zum Fliegen gekommen sind wie sie sich das vorgestellt haben. Häufig waren zu viele Schüler am Samstagnachmittag, während am Morgen keiner da war. Die Anmeldung via Combox wurde nicht immer gemacht, die Anzahl Schüler war sehr unregelmässig und schwer abzuschätzen.. Mit einer Schülerdelegation haben wir das Problem analysiert und sind zu folgenden Ergebnissen gekommen:

- Eine Anmeldung für die Schulung via Combox ist obligatorisch. Wer sich nicht anmeldet, riskiert in Zukunft, dass er/sie bei Grossandrang erst in zweiter Priorität oder gar nicht fliegen kann.
- Der Samstagmorgen ist wenig ausgelastet, nützt das aus!
- Wetter beobachten: Tage ohne Thermik (bewölkt, kein Regen) sind ideal zum Schulen. An Tagen mit guten Segelflugbedingungen haben z.B. 2h-Flüge Priorität vor Platzvolten.
- Schulen während der Woche: organisiert euch für Schulungsbetrieb nach der Arbeit! Ich werde eine Liste zusammenstellen mit Namen von



Roland Bieri

Fluglehrern und Schleppiloten, die angerufen werden können, um Betrieb zu organisieren. Von 16 bis 1930 Uhr können drei Schüler und ein Fluglehrer sehr effizient arbeiten. Eine Liste mit der Verfügbarkeit der einzelnen Schüler wird durch Erich Affolter erstellt und jedem zugeschickt. Wer sich auf der Liste (auch aufgehängt in der Baracke) nicht findet, wendet sich direkt an Erich.



Bewährt: Schulung
in der ASK 21

Wie geht es weiter nach der praktischen Prüfung?

Der Hauptunterschied zur Schulung: Ihr seid jetzt die verantwortlichen Piloten, nicht mehr die Fluglehrer! Ihr kommt auf den Flugplatz, schreibt euch auf ein Flugzeug ein, könnt starten wann ihr wollt, fliegen solange ihr wollt (manchmal...). Nach der Landung macht niemand mehr ein Debriefing. Was war gut, was war weniger gut auf diesem Flug? Diese Fragen müsst ihr euch selbst beantworten. Was macht ihr mit dieser gewonnenen Freiheit? Zuerst einmal: fliegen, geniessen. Fliegen heisst Erfahrung sammeln.

Nach 25 Std fühlt man sich bereit für alle Grosstaten – jetzt beginnt eine „kritische Phase“. Die vermeintliche Erfahrung verleitet gerne zu unüberlegten Aktionen, die schnell gefährlich werden können. Diese Erfahrung bezieht sich nämlich nur auf wenige Routineabläufe (Fliegen

und Landen im Bereich des Heimflugplatzes). Sobald ihr etwas anderes macht, nützt sie euch nichts mehr. Ich weiss, erst wenn ihr einige hundert Flugstunden habt und zurückschaut, werdet ihr mir beipflichten...

Weiterbildung in der SG Bern

Um eine gezielte Horizonterweiterung zu ermöglichen, wurden die Weisungen 3 und 6 entworfen. Diese beiden Weisungen sind der rote Faden während den nächsten Flugstunden – es lohnt sich, sie genau zu studieren. Als ersten grossen Schritt macht ihr die Einweisung auf ein einsitziges Hochleistungsflugzeug. Zuerst lernt ihr die Flugeigenschaften dieser Typen während 10 bis 15 Flügen auf dem DuoDiscus oder dem Orion kennen. Der Hauptunterschied zur AKS21 ist der geringere Luftwiderstand, was einen besserern Gleitwinkel ergibt, aber auch präziseres Fliegen verlangt, um die Geschwindigkeit und den Anflugwinkel im Griff zu haben. Mit den Einsitzern macht ihr weitere schöne Flüge und lernt langsam Segelfliegen. Ich meine damit, dass in der Grundausbildung die sichere Handhabung des Flugzeuges gelernt wurde. Segelfliegen bedeutet aber, Aufwinde in jeder Form zu nutzen. Diese Fähigkeit wurde bisher nur ganz rudimentär geübt und muss perfektioniert werden. Je besser ihr das Spiel mit dem Aufwind und dem Wetter beherrscht, umso mehr Spass macht's und umso weiter tragen euch eure Flügel.

Wichtige Schritte sind die Doppelsteuer-Testatflüge. Sie sollen euch die Sicherheit geben, die es braucht, um für die ersten Solo-Streckenflüge gewappnet zu sein. In eurem Testatblatt werden alle Weiterbildungsschritte eingetragen.

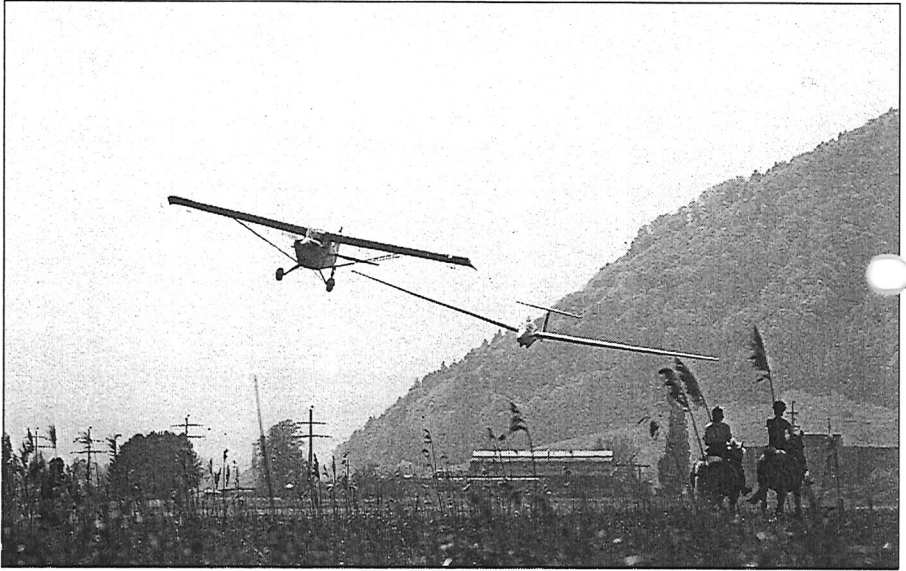
Parallel dazu könnt ihr, sobald die Gelegenheit besteht bzw. die Mindeststundenzahl erreicht ist, Erweiterungen eures Ausweises machen: Passagierbrevet, Windenstarte, Motorsegler, Akro- und Blindflugeintrag.

Ich und alle anderen Fluglehrer stehen euch für detaillierte Auskünfte zur Verfügung.

Weiterbildung ausserhalb der SG Bern

Der Segelflugverband bietet Breitenförderungskurse an. Diese zweiwöchigen Kurse enthalten Weiterbildung in Theorie und Praxis und finden jährlich auf wechselnden Flugplätzen statt. Der erste Kurs ist eine Einführung in den Alpenflug. Weiter geht es dann mit Streckenflug

und Wettbewerbsflug. Ich kann den Interessierten auch hier weitere Auskünfte geben.



Nationaler Segelflugwettbewerb NSFW:

Sobald ihr mit den Solo-Testatflügen beginnt, könnt ihr die Flüge für den NSFW anmelden. Ich empfehle euch folgendes Vorgehen, wenn ihr mitmachen wollt:

1. Vorzugsweise im Winter:

- Reglement studieren und mit einem Streckenflieger besprechen.
- nötige Ausrüstung organisieren.

2. Nach Saisonbeginn:

- auch bei Lokalflügen ausschreiben und fotografieren; bzw eine Aufgabe in den Logger geben. Flüge auswerten (es macht mehr Spass, wenn das mehrere zusammen machen! Man kann so kleine Wettbewerbe machen. Z. B. bei einer Bisenlage: Eine Gruppe von Wendepunkten festlegen (z.B. Gurten Kulm, Chutzen Restaurant, Gerzensee Kirche, Zimmerwald Kirche). Wer fliegt in einer Zeit von 2h die grösste Strecke? Die Auswertung solcher Flüge geht am besten mit Logger.
- Testatflüge auch für den NSFW ausschreiben und anmelden.

Fliegen im Doppelsitzer:

Mit Fluglehrer, vorzugsweise Flüge gem. Testatreglement (T2 bis T5)

Flüge mit mit Cracks; zum zuschauen und staunen oder mit gleich guten Kollegen; abwechseln (jeder fliegt jeweils 30 Min., Flugstil vergleichen...(solche Flüge können auch mit ASK21 gemacht werden)

Was könnte die SG Bern noch machen, was vermisst ihr im Angebot? Ich nehme gerne neue Ideen auf.

Wichtig ist aber auch, dass ihr euch bewusst seid, dass der Verein ehrenamtlich funktioniert. Jede und jeder muss seinen Beitrag in Form von Arbeitsstunden leisten, damit wir zum Fliegen kommen. Deshalb dürft ihr euch auch im Nichtfliegerischen Bereich ohne falsche Zurückhaltung entfalten und mitmachen. Diese Tätigkeiten sind in der Weisung 9 beschrieben. Wenn euch ein Gebiet speziell interessiert: nur fragen!

Ich wünsche euch eine lange, erfüllende Segelflugkarriere!

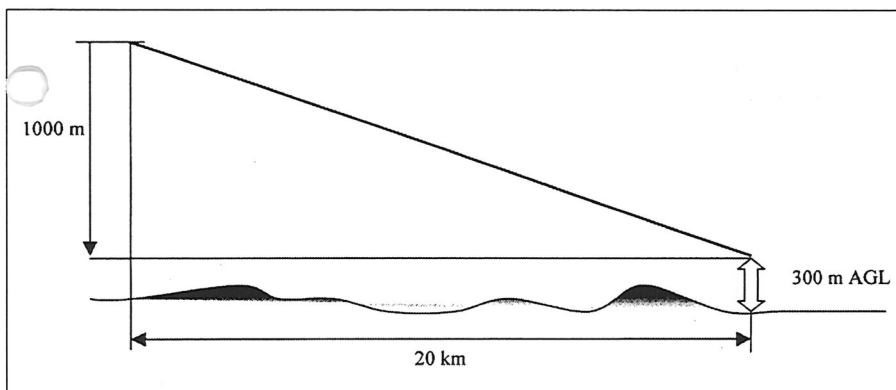
Der Trichterbereich

Roland Bieri

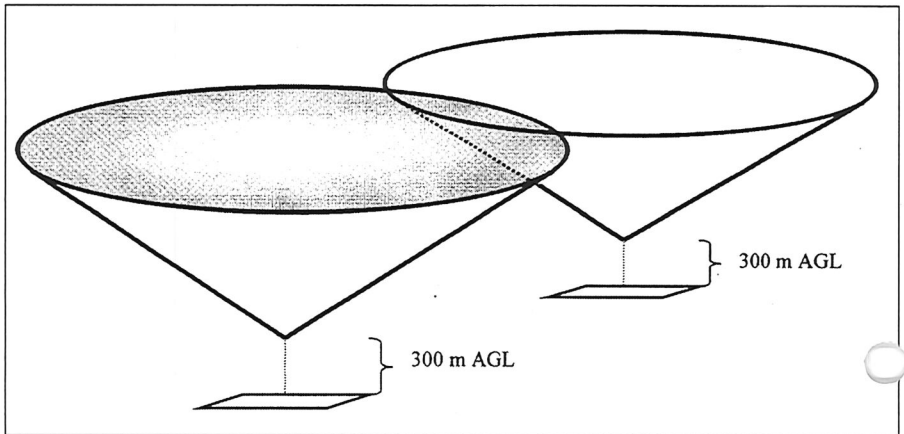
In der Weisung 3, Testate, ist der Platzbereich neu definiert als „im Trichterbereich des Flugplatzes Bern (oder Saanen)“. Wie die Praxis gezeigt hat, herrscht hier noch etwas Unsicherheit, was dieser ominöse Trichter über einem Flugplatz soll.

Wenn wir mit einem Gleitwinkel von 1:20 rechnen, kommen wir mit einer Höhe von 1000 m 20 km weit; mit 2000 m sind es 40 km.

Grafisch dargestellt sieht das so aus:



Wenn wir jetzt z.B. 300 m über Grund über Belp ankommen wollen ergibt sich ein Gebilde, das wie ein Trichter aussieht:



Wenn wir uns mit unserem Segler irgendwo innerhalb dieses Trichters befinden, kommen wir zum Flugplatz zurück. Ausserhalb des Trichters erreichen wir den Platz nicht mehr. Wir würden uns in diesem Fall auf einem Streckenflug befinden. Wir können auch von Flugplatztrichter zu Flugplatztrichter fliegen (siehe oben). Diese Flugtaktik ist anzustreben auf dem Doppelsteuer-Streckenflug in der Grundausbildung. Da die meisten unserer Flugzeuge einen besseren Gleitwinkel als 1:20 haben, ist mit dieser Rechnung auch etwas Reserve eingebaut für Gegenwind und Navigationsunsicherheiten.

Wenn wir vom Trichterbereich sprechen, ist immer ein Gleitwinkel von 1:20 gemeint

Damit soll eben gerade eine Aussenlandung in den ersten 10 oder 20 Std. verhindert werden. Der Wert von 1:20 wurde gewählt, weil man damit gut rechnen kann und weil dies ca 50% des besten Gleitens ein Standardklasse-Flugzeuges entspricht. Die K8 ist hier eine Ausnahme, wie folgendes Beispiel zeigt; hier muss mit noch mehr Reserve gerechnet werden. Die französischen Segelflugprofis instruieren so das Streckenfliegen in den Alpen - immer im Trichterbereich eines bekanntesten Aussenlandefeldes sein. Eine Tabelle mit diesen Werten (am Beispiel Belp, Ankunftshöhe 800 m/M) sieht so aus:

Distanz in km	10	20	30	40	50
Höhe m	500	1000	1500	2000	2500
Höhe über Meer	1300	1800	2300	2800	3300

Auf 2000 m am Gantrisch sind wir also im Trichterbereich. Wie sieht es

mit der Reserve aus? Natürlich ist hier ein Unterschied zwischen einer ASK21 und einer DG300. Als Beispiel: Position Fribourg, 30 km, Höhe 2300 m; also am Rand des Trichters:

Rückflug mit der Geschwindigkeit des besten Gleitens (Mc Cready 0)	Höhenreserve ohne Wind	Höhenreserve mit Gegenwind 25 km/h
DG 300	750 m	500 m
ASK 21, B4	600 m	300 m
K 8	400 m	- 150 m

Mit etwas Gegenwind ist man mit einer K8 bald einmal nicht mehr im Trichter. Man kann den Trichter bei Wind auch als schräg anschauen. Davon rate ich aber den Anfängern ab!
Obige Beispiele lassen sich erweitern und sind eine gute Übung mit dem Schieber. Für den Anfang empfehle ich, Kreise mit der nötigen Abflughöhe in die Karte einzuzeichnen.

Taktisches Verhalten bei Trainingsflügen im Trichterbereich

Wichtig sind drei Dinge:

1. Immer wissen, wo man ist

Eine Binsenwahrheit, aber offenbar manchmal weniger einfach als man denkt. Wer weiss, wo er ist, weiss auch, wieviele km der Flugplatz



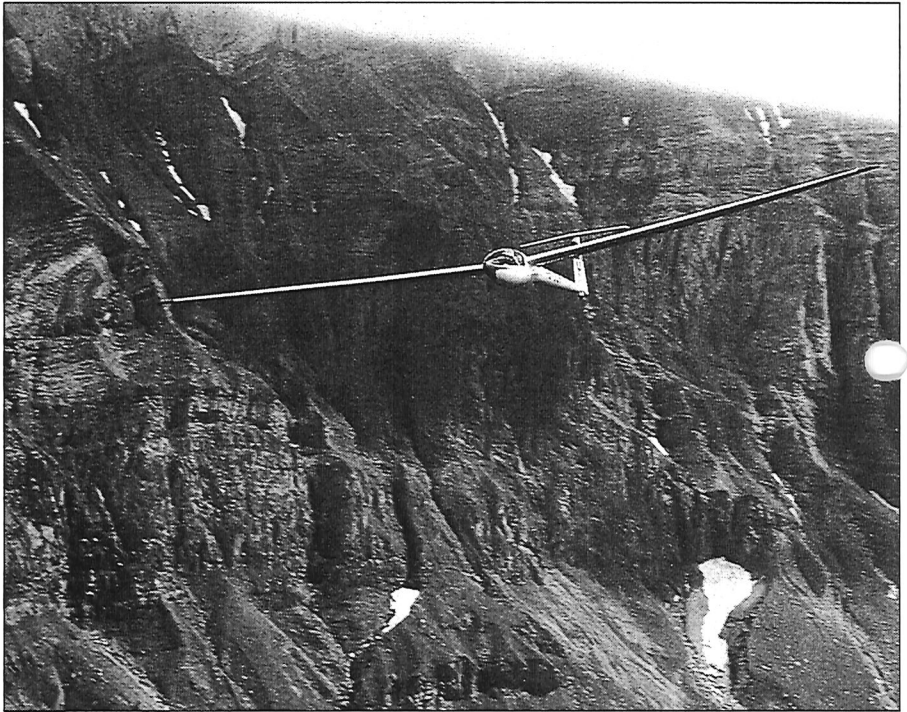


Foto
Hans Märki

entfernt ist. Unser erstes Element, um die nötige Abflughöhe zu berechnen.

2. Wissen, woher der Wind kommt

Ein erster Hinweis gibt uns das Wetterbriefing. Der Wind ist nicht auf jeder Höhe gleich stark. Im Flug muss man sich den Wind immer wieder erfliegen, was nicht einfach ist und Erfahrung braucht. Die Windinformation liefert uns den Hinweis, ob unser Trichter eventuell „verzogen“ ist.

3. Immer eine zweite Alternative haben

Falls die schöne Wolke da vorne nicht zieht oder schon im kontrollierten Luftraum ist muss man hoch genug zum Platz zurückkehren können und in dieser Richtung weiter suchen. Die „zweite Alternative“ sollte man sich möglichst früh angewöhnen - beim Streckenfliegen kann sie überlebenswichtig sein!

Natürlich ist es in jeder Flugphase wichtig, dass wir die Gesamtübersicht behalten. Optimales Kreisen im Aufwind fordert unsere hundertprozentige Konzentration, aber trotzdem dürfen wir unsere Position im Raum nicht vergessen (z.B. Verblasenwerden in den Anflugsektor oder höher steigen als erlaubt).

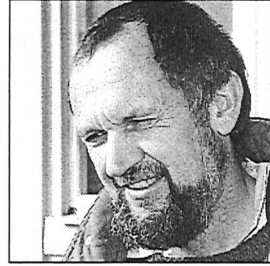
Flug am Limit

Am 15.8.2000 erflog ich eine zwar recht kurze Strecke, welche mir aber sicher in Erinnerung bleiben wird.

Ich brauchte unbedingt noch einen dritten Flug für den NSFW. Ich hatte erst zwei zählbare

Resultate. Ein guter Flug würde mich auf Rang 6 bringen und die SG Bem im Gruppenwettkampf auf Rang 3.

Mitte August ist schon etwas spät in der Saison. Ich habe aber beispielsweise am 15.8.1997 einen Flug Gurnigel - Vals - Rhemes Notre Dames gemacht, welcher damals zur Qualifikation für die SM98 führte. Also - nichts wie los. Jetzt oder nie.



Peter Ryser

Meteo

Nach etwas Niederschlag in den Vortagen zunehmender Hochdruckeinfluss. Nach Niederschlägen im August treten oft sehr gute Tage direkt nach dem Niederschlag auf. Denn dann ist die Stabilisierung noch nicht allzu gross. Also recht vielversprechend. Jedenfalls hatte beispielsweise auch Vreni Kiener noch Lust auf einen Steckenflug. Schon beim montieren beginnen sich im Gurnigel Quellwolken zu bilden, welche versprechen, dass ein guter Tag bevorsteht. Ein früher Start ist angezeigt.

1. Flug

Start um 1108h. Ueli Christen schleppt. Es hat schon riesige Türme im Gurnigel, der Startort ist nicht erreichbar. Ich muss wieder landen.

2. Flug

Neu ausschreiben: Gurnigel Berghaus - Le Brevent - Oberalppass. Start um 1228h. Die anderen denken wohl dem spinnts - vielleicht zu Recht. Ueli schleppt mich diesmal eher via Schwarzenburg ins Startgebiet. In der Zwischenzeit sind einige Türme zusammengefallen, andere haben sich gebildet. Sonst wie gehabt. Im Gurnigelgebiet keine Bodensicht. Im Mittelland 3/8 tiefe Basis und kleine Kumuli. Nach dem Klinken fliege ich on und zwischen Top gegen eine Wolkenwand Richtung Startort. Kurz bevor ich aus Sichtgründen umkehren muss klickt der Logger. Wenigstens den Startort habe ich im Kasten, 2540mM.

Entlang der Wolkenwand fliege ich Richtung Schwarzsee - der Fluchtweg Richtung Mittelland ist unproblematisch - , entdecke ein Loch

Richtung Simmental (am Boden des Simmentals scheint die Sonne durch!) - nichts wie los, durchs Loch. Im Simmental ist die Basis derart tief, dass ich nur geradeaus neben den Wolken fliegen kann. Die Luftfeuchtigkeit ist offenbar viel grösser als die Meteo gemeldet hat. Das Tal selbst ist jedoch offen und die Sicht gut. Zweifel ob meines Vorhabens kommen auf.

Jetzt oder nie. Aufwind oder Saanen Flugplatz. Erstaunlicherweise liegt mein Kurs fast exakt auf der vorgesehenen Route. Die Basis steigt leicht. Auf 1860 mM drehe ich am Hundsrück ein (Schlauch Nr. 2). Erstmals steigen! Basis 2400 mM. Die Stimmung steigt auch. Sofort an die Staldenflüeh, dann Col de la Croix. Von Bex her steigen mächtige Wolken auf - Basis sehr tief, vielleicht 1500mM. Es ist unmöglich, weiter auf Kurs zu bleiben. Um 1330h überfliege ich deshalb in 2220 mM den Pas de Cheville (Passhöhe 2038 mM). Die Hänge links und rechts sind voller Wolken. Die Luftfeuchtigkeit ist offenbar enorm. Das Wallis aber offen. Im Wallis, mit Steigwerten kaum über 0,5m/s, langsames Vorfliegen und mühsames Hangsegeln. Kein Umweg wird mir erspart. Am Lac de Fully - querab Martigny, bevor das Wallis zu queren ist - erreiche ich um 1421 h mit 2700 mM die höchste Höhe seit dem Klinken. Bei Finhaut ist die Basis, am Hang liegend, ca. 2000mM. Jetzt oder nie. Ich fliege Kurs - Bex als Ausweichplatz. Ich sehe, weit hinten gegen Chamonix, eine recht hohe Basis. An der Wolkenwand entlangfliegend kann ich praktisch im Geradeausflug die Höhe halten, beim Lac d'Emosson auf ca. 2900mM steigen (Schlauch Nr. 9) und ohne grosse Schwierigkeiten um 1452h auf 2800mM die erste Wende holen.

Etwas spät, dünkt mich. Innerlich mache ich ab - mit mir unterdessen im Selbstgespräch, zwischendurch leicht fluchend - dass ich maximal bis 1700h nach Osten fliege, da ja der 15. August ist. Aber wenn es jetzt rollt, sollte der Flug erfüllbar sein. Und siehe da - es rollt. Im Go ist ein Breitenförderungskurs, dessen Piloten gute lokale Bedingungen melden. Im Tiefflug, Wolken am Hang anliegend, aber mit genügend Thermik, fliege ich - ab Leukerbad zwischen den Wolken etwas höher steigend - bis Visp, dann steigt die Basis und die Stimmung. Um 1632h blicke ich stolz aus 3340mM von Münster aus Richtung Andermatt (Schlauch Nr. 17). Beim Vorflug Richtung Furka - oh Schreck: Andermatt hat Bodennebel. Von Norden drückt eine geschlossene Schicht ins Urserental bis fast nach Realp. Ein schönes Bild, aber unzweckmässig. Das Bedretttotal sieht jedoch recht gut aus, und einer meldet gute Thermik im Rheintal. Also: Jetzt oder nie! Es braucht innerlich schon einen Ruck: Via Piz Rotondo (3200mM) geht's an der Nordflanke des Bettrettotals entlang zum Gotthard. Etwas östlich, südlich des

Gemsstocks, komme ich mit schwachem Steigen auf 3080 mM. 1655h (Schlauch Nr. 19; es vergingen 35 Min, bis ich wieder einen Schlauch hatte!)! In sehr vorsichtigem Gleitflug auf knapp tragender Linie umrunde ich den Oberalp auf 2920mM um 17h01min41sec.... Uff!! Der sehr leichte Nordwind, welcher den Stau verursacht, liefert auf der Nordseite des Gemsstocks auch die tragende Linie. Die Aussicht ist gewaltig: Das Rheintal sieht thermisch recht gut aus mit Basis um 3000mM. Das



Urserental ist gefüllt mit Hochnebel. Im Bedrettototal zerfallen - 1700h sei dank - langsam die Kumuli. Zum Glück habe ich am nächsten Tag keinen Unterricht.

Auf der tragenden Linie fliege ich zurück ins Bedrettototal. Alle mir bekannten Schläuche ziehen kaum mehr. Die Nordseite des Betrettos liegt fast ganz im Schatten der schon sehr schrägen Sonne. Die Hoffnung schwindet, die Zeit läuft mir davon. Ambri naht. Ein Kollege fragt mich nach der Frequenz von Ambri. Würde der Hang wenigstens noch Restwärme abgeben? Der Nufenen ist saumässig weit weg und hoch! Im Direktflug, nach einigen unnützen Acht am Hang, steuere ich den Nufenen an. Zirka 150m über mir zischt ein Kollege Richtung Nufenen und überfliegt ihn knapp. Wo hat der Kerl nur die Höhe gemacht? Ich muss abdrehen. Die Südseite des Bedretto sieht noch besonnt aus. Ich versuche, Richtung Ambri fliegend, jede Runse. Geographisch rückwärts zu fliegen ist auf einer Strecke wirklich das Allerletzte. Plötzlich - leichtes Steigen. Nach fast 6 Minuten - eine Ewigkeit - erkörze ich 2640mM (Schlauch Nr. 20), jedoch einige Kilometer vom Pass ent-

Zuviel Feuchtigkeit - ein schwieriger Flug
(Foto Hans Märki)

fernt. Dieser saublöde Nufenen ist immerhin 2478mM hoch. Ich probiere es. Ohne Chance. Ohne Chance? Der Hang - ich kenne jetzt jede Runse - trägt. Ich fliege selbstverständlich nur noch optisch, auf die Höhenmesser kann ich mich nicht verlassen. Um 1742h überfliege ich in etwa 100m Grund mit Reservegeschwindigkeit den Pass! Gemäss Logger hätte ich eine Höhe von nur 2500mM gehabt. Es ist noch zu vermerken, dass sich die Luftmasse kaum bewegte, d.h. dass keine Lees anzutreffen waren. Zudem hatte ich 1998 an der SM diese Nufenenseite ausgiebig kennengelernt. Ohne diese Erfahrung wäre ich mit Sicherheit in Ambri gelandet.

Im Wallis ist aber der Sonnenstand auch nicht höher geworden. Die Schatten schleichen in den Talböden. Einige Flugzeuge des BFK markieren mir noch zwei Schläuche auf der Südseite des Wallis. Ich kann auf etwas über 3000mM steigen.



Ich rufe Campo Münster auf, und bitte, nach Bem zu telefonieren, damit nicht etwa Angst aufkäme, ich sei verschollen. Denn in Bem war schon längst kein Segelflugwetter mehr.

Am Bättlihom habe ich kein richtiges Steigen. Ich fliege also weiter und weiter und weiter und hinunter und weiter und weiter und hinunter.

Bei Goppenstein, schon fast im Talschatten, zieht, oh Wunder, die Ostflanke noch. 1,1 m/s integriertes Steigen auf 3190mM (Schlauch Nr. 25). Der viertbeste Schlauch des Tages. 1855h, super. Ab zum Lötschenpass. Dieser ist von Norden her zu. Ob ich Oberhaupt ins Berner Oberland werde einfliegen können? Also Gemmi. Diese ist nur halb zu. Gemmi 1904h, 2770mM, dann bei Kandersteg wegen zuviel Talbewölkung Bremsen raus auf 2240mM unter die Basis sinkend. Unter der zunehmend geschlossenen Basis zum Niesen auf 1950mM, 1916h, weiter Stockhorn Nordseite auf 1700mM. Gurnigel Berghaus ade? Zufällig, unter vollständig geschlossener Wolkendecke, 5 km vor dem Ziel, letzter Schlauch: In drei Minuten 76m Höhendifferenz (Schlauch Nr. 26). 1930h Gurnigel Berghaus Dachhöhe! Flug erfüllt! Ab zur Landung um 1940h in Belp. Uff!

Sicher habe ich für die nächsten Flüge erneut viel Erfahrung gesammelt, denn nur Flüge am eigenen Limit bringen wirkliche Fortschritte.

CAFE STEIBACH HOLZOFENBÄCKEREI KONDITIONEIREI



3123 BEMP
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*

An advertisement for repavit. The top part shows a close-up of a window with horizontal blinds. The repavit logo is in the top right corner. The text reads: 'Klima-anlage! Lamellenstoren jetzt in unserer Storotheek.' Below this, the company name 'storen+service ag' is listed, along with the address 'Gewerbepark Felsenau, Bern' and the phone number 'Telefon 031 300 31 31, www.repavit.ch'.

repavit

Klima-
anlage!
Lamellen-
storen
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



Aktualitäten über die SG Bern und den Segelflug

www.sgbern.ch

schneider ag
biglen



Ihr Lieferant in der Region

Baumaterial ✓ Baustahl ✓
Bedachungen ✓ Brennstoffe ✓
Muldentransporte ✓ Sanitär ✓

031 705 23 23 www.schneiderfr.ch