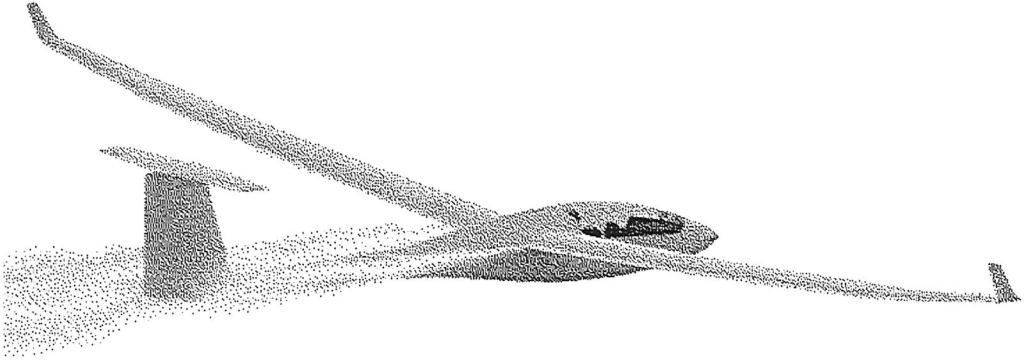


Februar 2011



Glider

NEWS

SEGELFLUGGRUPPE BERN

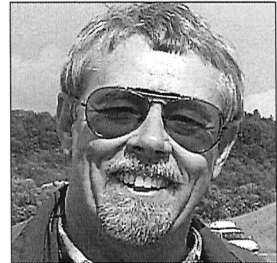
Impressum

*Glider News ist das offizielle
Mitteilungsorgan der
Segelfluggruppe Bern, Postfach 7804, 3001 Bern
Redaktion:
Christoph Hammerschlag
hg@yesno.ch*

Liebe Segelfliegerinnen, liebe Segelflieger

Liebe Freunde der Segelfluggruppe Bern

Wieder einmal ist Zeit, über die vergangene Saison Bilanz zu ziehen. Ich freue mich, dass das Schrumpfen der Aktivmitglieder seit 2005 erstmals gestoppt werden konnte. Die SG Bern zählt im Januar 2011 genau gleich viele Aktive wie im Januar 2010, nämlich 86 Aktivmitglieder. Dies ist umso erfreulicher, da gesamtschweizerisch die aktiven Segelfluglizenzen in den letzten beiden Jahren über 6% pro Jahr abgenommen haben. Bemerkenswert ist zudem, dass auch das Durchschnittsalter der Aktiven von 49,7 auf 49,3 ein weiteres Mal gesunken ist. Auch hier liegen wir deutlich unter dem schweizerischen Durchschnitt.



Die an der letzten ordentlichen Hauptversammlung beschlossene Strukturbereinigung wurde fristgemäss erledigt. Die erste DG 300 wurde im Juni nach Deutschland, die zweite im September nach Ungarn und schliesslich die letzte im November innerhalb der Schweiz verkauft. Die ersten zwei zum Glück noch vor dem grossen Eurozerfall! Mein Dank geht hier an Christoph Hammerschlag. Die SG Bern hat aber nicht nur devestiert. Wir haben im laufenden Jahr für unsere beiden Schleppflugzeuge mehr als Fr. 50'000 investiert. Infolge neuer Vorschriften mussten wir für unsere beiden Robin Transponder „Mode S“ anschaffen. Nach einer Bodenberührung des Propellers des Robin HB-KHO hätten wir eine Kontrollzerlegung des Motors machen müssen. Da der Motor aber praktisch am Ende der Lebensdauer war (wir hätten ihn spätestens 2011 ersetzen müssen) haben wir einen neuen Motor eingebaut. Die Kontrollzerlegung hat uns die Kasko-Versicherung gutgeschrieben, so kamen wir entsprechend günstiger zum neuen Motor. Leider war es aber anfangs Saison, also zum schlechtesten Zeitpunkt. Dadurch wurden wir mit der Schlepperei bis Mitte Saison ziemlich eingeschränkt.

Die Starts und die Flugstunden der Vereinsflugzeuge haben sich kaum verändert. Flugstunden +3,8%, Starts +1,2%. Die 3 Duo's sind immer noch zweimal besser ausgelastet als unsere Einsitzer. Eine leichte Abnahme ist bei den Privatflugzeugen zu verzeichnen (Starts -15%, Stunden - 8%).

Wir wurden zum Glück auch dieses Jahr von Unfällen verschont (ausser der Propellerbodenberührung) und dürfen somit über alles betrachtet auf eine gute Saison zurückblicken. Ich danke allen Mitgliedern, die sich tatkräftig für das Wohl unserer Gruppe eingesetzt haben.

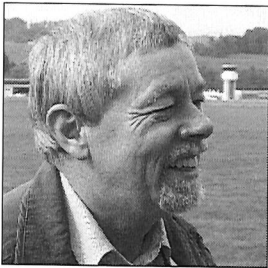
Ich wünsche allen eine erfolgreiche Saison 2011 und „many happy landings“

Euer Präsi, Edi Inäbnit

Jahresbericht des Präsidenten

Rückblick

2010 war wieder ein arbeitsreiches Jahr. Neben 9 Vorstandssitzungen, einer a.o. und einer ordentlichen HV besuchte ich noch 4 Quartalsrapporte der Alpar, 1 HV des VKS (Verband Kantonalbernischer Segelfluggruppen), 1 Sitzung mit dem Sportfonds des Kantons Bern, 2 Meetings mit Bernsport, 3 Vorstandssitzungen des Berner Aero Clubs, sowie 1 HV des Berner Aero Clubs, 1 Sitzung mit Skyguide Bern, die Präsidentenversammlung im SFVS sowie 5 Sitzungen im Zusammenhang mit dem Masterplan (Alpar). Zu diesen 30 Meetings kommen natürlich noch die entsprechenden Vorbereitungen und die Nacharbeiten (es sollte ja etwas für die SG Bern herauschauen). Die Vorstandsarbeit im Segelflugverband der Schweiz ist



Edi Inäbnit dabei noch nicht erwähnt!

Weiterhin positiv hat sich die Zusammenarbeit mit Skyguide entwickelt. So konnten doch verschiedene Vorurteile auf beiden Seiten abgebaut werden. Klar sind wir nicht mehr so frei wie vor 20 Jahren, das ist aber auch in keinem europäischen Land mehr der Fall. Es werden auch in Zukunft wieder zusätzliche Restriktionen auf uns zukommen. In der Luft hängen im Moment die ab 1. April notwendigen neuen Flughafen-Ausweise, resp. deren Kosten. Es wird auch von einer Vergrösserung des TMA Bern gesprochen, was sich für uns sicher nicht positiv auswirken wird. Wir versuchen uns in allen Bereichen als Partner einzubringen. Bezüglich des Masterplanes mit der ALPAR AG ist das auch gut gelungen. Wir diskutieren heute auf einer sachlichen Ebene. Mein Dank geht hier an den Flughafendirektor Mathias Häberli, sowie Adrian Müller vom Ingenieurbüro Bächtold + Moor AG.

Schleppbetrieb

Der neue Motor des blauen Robin wird allseits positiv beurteilt. Der HB-KHO steigt besser als der HB-KFK. Ein 2 Blatt-Prop ist aber auch in der Theorie besser als ein 4-Blatt Prop!!

Wie weit die Probleme der einzelnen unterschiedlichen Steigflüge des HB-KFK gelöst sind, wissen wir leider noch nicht. Wir haben als erstes den Standschub gemessen, welcher den gleichen Wert ergab wie beim Einbau des neuen Motors. Wir haben neben Vergaser, Magnete und Auspuff nun noch das Zündschloss getauscht. Seit dem Wechseln des Zündschlosses ist nichts negatives mehr aufgetreten. Hier sind wir auf genaue „schriftliche Stellungnahmen“ der Schleppiloten angewiesen. Wir müssen zur Zeit des Vorfalles die Meteodaten vom ATIS Bern wissen, Gewicht (Pilot, Benzinmenge) und Schwerpunkt des Robin, sowie das Gesamtgewicht des geschleppten Segelflugzeuges. Nur ein Eintrag im Flugreisebuch „bin fast nicht weggekommen“ ist absolut ungenügend. Nur mit genauen Angaben kommen wir dem Problem auf die Spur. Hier sind wir auf die Hilfe unserer Schleppiloten angewiesen.

Flottenpolitik

Sehr gut ausgelastet sind unsere Duodiscus und die beiden ASK 21. Ich bin der Meinung, dass auch nächstes Jahr die Duo's die höchsten Stundenzahlen erreichen, obschon wir 3 Einsitzer (DG 300) verkauft haben. Die unter Peter Ryser gebildete Arbeitsgruppe „Flottenstrategie“ kam zum Schluss, infolge der „unsicheren Zukunft“ unseren Flugzeugpark im Moment so zu belassen wie er ist. Der Ertrag soll für die notwendigen Investitionen im Zusammenhang mit dem Masterplan aufgespart werden.

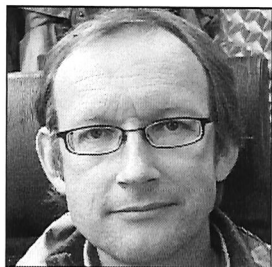
Verband Kantonalberner Segelfluggruppen VKS

Leider wurde vom Kantonalen Sportfonds „die Schraube angezogen“. Mit anderen Worten: wir erhalten in Zukunft deutlich weniger Subventionen. Schulungsflüge und Saanenlager werden nicht mehr subventioniert. Neu entfallen auch unsere Fallschirme, welche bis anhin mit 40% subventioniert wurden. Unser durchschnittlicher Subventionsbeitrag in den letzten 5 Jahren von jährlich ca. Fr. 30'000 wird in Zukunft auf unter Fr. 10'000 fallen. Hier werden uns also in Zukunft ca. Fr. 20'000 in der Vereinskasse fehlen.

Abschliessend möchte ich hier allen Segelfliegern der SG Bern und vor allem meinen Vorstandskollegen für ihre tatkräftige Mithilfe im 2010 ganz herzlich danken.

Vizepräsident

Dass mein Pflichtenheft als Vizepräsident und Chef des Ressorts Kommunikation ziemlich offen formuliert ist, hatte leider auch in diesem Jahr nicht zur Folge, dass es nichts zu tun gab! Mein Amt verstehe ich grundsätzlich als Joker für Projekte ausserhalb der Tagesordnung der SG. Ausserdem stehe ich Edi Inäbnit bei seinen nicht immer einfachen Tagesgeschäften beratend zur Seite und springe gelegentlich als Vertretung ein.



Christoph
Schläppi

Meine Agenda zeigte zum Jahresbeginn noch zahlreiche Aktivitäten im Webteam, das die inzwischen gut eingespielte Website erarbeitet hat. Besonderen Dank René Vollenwyder für die technische Ausführung und Sandra Hofmann für die gestalterische Mitarbeit!

Mein zweiter Arbeitsschwerpunkt lag bei der Entwicklung der Datenbank „New Daedalus“ zur Verrechnung der in der SG anfallenden Kosten und Leistungen. Programmierarbeit schlug für mich bis Ende 2010 mit über 150 Stunden zu Buche. Dabei wurde ich von mehreren Testern begleitet. Unterstützt wurden wir von Stefan Honegger, der weiterhin das System für Buchhaltung und Kostenkontrolle zur Verfügung stellt. Mit dem neuen System wird das Fliegen leider nicht billiger, doch kann der Kassier nun einfacher neue bzw. geänderte Tarife und Leistungen ins Angebot nehmen.

Nach den Entwicklungen der letzten Jahre erwartete der Vorstand, dass der Masterplan für den Flugplatz Belpmoos in diesem Jahr einen entscheidenden Schritt vorwärts machen würde. Zum Vornherein war uns klar, dass dieses Geschäft für die SG Bern eine Schicksalsfrage ist. Als wir im Frühsommer von Mathias Häberli in das Projekt eingeweiht wurden, waren wir ebenso dankbar wie motiviert. Zahlreiche Sitzungen, das Zeichnen und Diskutieren von unzähligen Varianten und Details etc. haben freilich allen Seiten viel abverlangt. Mit den Gesprächen stieg auch das gegenseitige Vertrauen. Nicht zuletzt dank der engagierten Mitarbeit unseres Bieler Segelflugkollegen Adrian Müller, der das Geschäft beim Ingenieurbüro Bächtold & Moor betreut, zeichnen sich nun schrittweise Lösungen ab. Der beeindruckende Aufmarsch der SG

Bern an der ausserordentlichen HV im November und ihre Absichtserklärung bedeutete für alle, die mitgearbeitet hatten, eine beträchtliche Erleichterung und Ermutigung. Dass die SG gegebenenfalls bereit ist, einen Standortwechsel auf sich zu nehmen, hat Spielräume eröffnet und den Prozess um einen wichtigen Schritt vorwärts gebracht.

Ihr, liebe Mitglieder der SG Bern, habt uns während der schwierigen Planungsphase oft ein offenes Ohr geschenkt und uns im entscheidenden Moment unterstützt. Danke! Mit der in diesem Jahr geschaffenen Grundlage können wir zuversichtlich in die Zukunft blicken.

Danken möchte ich auch Andreas Reufer, und zwar dafür, dass er das Ressort Veranstaltungen übernimmt, das ich in der letzten Zeit nicht immer mit der ganzen wünschbaren Energie habe betreuen können.

Ich hoffe natürlich, dass es ihm gelingen wird, beispielsweise die Ziellandekonkurrenz wieder zu einem umkämpften Wettbewerb zu machen. Und natürlich freue ich mich auf attraktive Windentage.

Zum Schluss bin ich Marcus Moser zu Dank verpflichtet, der schon früh im 2010 mein „altes“ Ressort Nachwuchs übernommen hat. In seinen Händen liegt nun ein wichtiger Teil der Zukunft der SG Bern. Indem wir mit ihm allen jungen und künftigen PilotInnen vielseitige Flugmöglichkeiten und ein attraktives Clubleben bieten, tun wir uns selbst den grössten Gefallen! Wir können Marcus unterstützen, indem wir in unserem Bekanntenkreis das Segelflugvirus streuen und die Begeisterung für unseren wunderbaren Sport weiter geben.

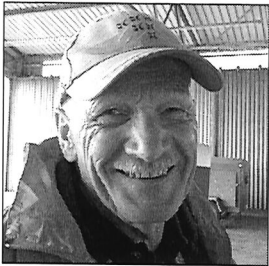
Materialwart

Im 2. Jahr meines Job's als Materialwart sehe ich per Saldo zufrieden zurück. Wir wurden glücklicherweise von grösseren Schadenereignissen verschont. Allerdings musste ich zu oft bei diversen Kameraden diskret Druck ausüben, bis die letzten Flugzeuge mit Verspätung endlich im Mai (!) eingeflogen wurden. Denn:

Unsere Segelflugzeuge werden durch Pierre-André Walther und Peter Lacher als C.S. Verantwortliche (Certified Staff) immer genauer gemäss Vorschriften BAZL unter die Lupe genommen. Sie stiessen kurz vor der Flugsaison auf zu viele im Winter noch nicht ausgeführte Arbeiten. Konsequenz: Die Mängel mussten vor der Schlusskontrolle durch Wartungskollegen behoben werden, bis die C.S.-Crew das o.k. zum Einfliegen visierte. Nur dank schlechtem Wetter im März und teils im April nahm „das Fussvolk der Piloten“ die Verzögerungen kaum wahr.

Das Einfliegen selbst harzte ebenfalls, bis immer die gleichen initiativen Piloten in die Hände spuckten und die restlichen Flugzeuge im April resp. endlich im Mai einflogen. Gutes Flugwetter anfangs Saison hätte die Wartungsleute enorm unter Druck gesetzt und mehrere „Konsumenten“ massiv verärgert.

Die Instrumentencrew liess sich anfangs Zeit (es war ja saukalt...) und spurtete dann im Februar, so dass alle Wecker termingerecht funktionierten. U.a. wurden bei Doppelsitzern neue Funkgeräte eingebaut.



Andy testete fleissig Batterien, alte wurden entsorgt und neue besorgt. Kürte Wenger u. Peter Lacher verpassten dem letzten Flieger eine neue Verkabelung. Seit April waren auch genügend Sauerstoff-Flaschen verfügbar.

Materialschäden blieben im Rahmen, z.B. Bremstrommeln überarbeiten, Klinken reparieren lassen und dergleichen. Ärgerlich waren Schleifschäden bei den Aussenflügeln unserer DUO's. Wenn solche

Fritz Krebs Schäden bei ausgeliehenen Flugzeugen nicht mindestens gemeldet werden, gibt's Ärger und niemand versteht ein solches Verhalten. Schäden können jedem passieren. Aber ich fordere alle Piloten auf, uns in Zukunft verursachte Schäden zu melden (por favor...)

Die ASK21 HB-1811 wird zur Zeit in Bruchsal von FBS-Finish GmbH (Firma von ehemaligen Mitarbeitern von DG-Flugzeugbau) total überholt, d.h. komplette Neulackierung, ohne Capotersatz (aus Kostengründen).

Die meisten Flugzeuge wurden mit Warnfolien in Leuchtfarbe versehen. Das Kollisionsrisiko wird damit reduziert. Auf einigen Flugplätzen sind solche Folien bereits Vorschrift (z.B. in Vinon).

Die Göttipflichten wären eigentlich bekannt. Trotzdem pflegen und kontrollieren die Götti's „ihre“ Flugzeuge sehr unterschiedlich. Im Frühjahr 2011 organisieren wir einen „Refresher“ und hoffen, auch hier ein strafferes Einhalten der ‚Pflichten‘ zu erreichen.

Die Handhabung der Schadenmeldungen hat sich im Vergleich zum Vorjahr verbessert. Ein Problem haben wir immer noch: Die Rückmeldungen (Vollzug einer Schadenmeldung) werden praktisch nicht gemacht. Hier suchen wir noch nach einer Verbesserung.

Im Wartungswinter 2010-11 werden alle Flugzeuge ohne PUR-Oberfläche geschwabbelt. Das ist sehr aufwändig und verlangt exaktes Arbeiten. Bis heute scheint sich diese Variante des Polierens zu bewähren.

Ich danke dem ganzen Wartungsteam für seinen tollen Einsatz. Wir haben z.Zeit eine gute, fachlich kompetente Equipe und das „Schnurre“ hält sich in Grenzen. Besonderen Dank an meine Kollegen Pierre-André Walther und Peter Lacher. Beide haben im 2010 ihre Prüfungen beim BAZL bestanden. Herzliche Gratulation! Sie sind nun amtlich bevollmächtigt, „kleine Reparaturen“ im Bereich Kunststoff und Holz/ Gemischtbauweise selbständig resp. als Aufsicht des Wartungsteams auszuführen sowie Freigaben auszustellen. Peter zusätzlich für Motorsegler. Die Erneuerung der Lufttüchtigkeitszeugnisse werden wie bisher von beauftragten Spezialisten des BAZL ausgestellt. Es ist vorgesehen, dass diese Erneuerungen später ebenfalls das C.S. Team durchführen und abnehmen kann, sobald die entsprechenden Prüfungen absolviert sind.

Ein herzliches Dankeschön an Markus Hirschi. Es ist ein Glücksfall, einen ausgewiesenen ‚Handwerker‘ und oft auch Troubleshooter an meiner Seite zu haben.

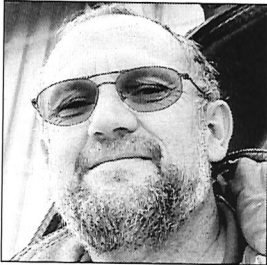
Und zuletzt danke ich meinen Vorstandskollegen für die gute Zusammenarbeit. Bleibt zu wünschen, dass es Edi noch gelingt, in der kommenden Saison jeweils um 22 Uhr das Palaver der Vorstandssitzungen zu beenden...

*Ich wünsche allen eine unfallfreie und erlebnisreiche Saison 2011
Fritz Krebs*



Sekretariat

Das Alltagsgeschäft eines Sekretärs ist Protokolle schreiben, Termine überprüfen, Adressen aktualisieren etc... Dies hat insbesondere auch mit der Unterstützung des Vorstandes und aller Mitglieder gut geklappt.



Peter Ryser

Die vermehrte Benutzung der Email-Informationen an die Mitglieder hat sich bewährt und wird weitergeführt. Mit der neuen SG-Homepage resp. dem Selbstbriefing sind die Informationswege weiter verbessert worden und werden fortlaufend angepasst. Da nach meiner Erfahrung Email-Adressen schneller ändern als Wohnadressen, bitte ich alle Mitglieder, solche Änderungen umgehend zu melden oder im Selbstbriefing vorzunehmen.

In meiner dreimonatigen Abwesenheit im Herbst hat mich Andreas Reufer in bester Weise vertreten. Es sei ihm hier ein grosser Dank ausgesprochen. Es freut mich sehr zu sehen, dass junge Mitglieder nach und nach die Arbeiten für die SG übernehmen können, was mich für die Zukunft optimistisch stimmt. In die Zeit von Andreas fiel insbesondere die a.o.HA im Zusammenhang mit der Planung auf dem Belpmoos.

Als Neuerung in der Information unserer Mitglieder finden sich unter der Rubrik Organisation/Protokolle die Protokolle der Vorstandssitzungen und der Hauptversammlungen. Dabei werden in den Protokollen diejenigen Passagen nicht veröffentlicht, welche Persönlichkeitsrechte berühren.

Cheffluglehrer

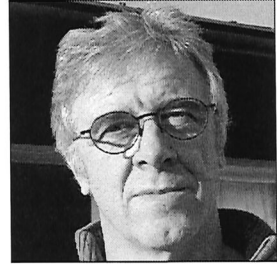
Segelfliegerin oder Segelflieger wird man nicht zufällig, auch wenn dies häufig so formuliert wird. Analysiert man die Beweggründe der Piloten, stellt man fest, dass alles irgendwo mit einem kleinen Funken begann, welcher dann nach und nach aufflammte und schliesslich mit dem Schnupperflug ein richtiges Feuer wurde.

Den Brennstoff für dieses Feuer liefert ein Mosaik an positiven Erfah-

rungen, und wir Piloten spielen eine entscheidende Rolle. Wir sind täglich mit vielen Menschen im Kontakt. Darunter befinden sich immer wieder solche, die den Wunsch zum fliegen in einem kleinen Flämmchen in sich herumtragen. Wer die Ohren spitzt und selbst etwas über die Faszination des Segelfluges preis gibt, wird die heimlichen Flieger entdecken und ihnen ein bisschen Benzin fürs Flämmchen liefern.

Als Gegenpol gibt es für diese heimlichen Fliegerinnen und Flieger den unfreundlichen Zaun, unbekannte Gesichter, negative Pressemeldungen, den Amtsschimmel und sonst viel Unangenehmes zu bewältigen. Bis sie dann endlich im Cockpit sitzen und vom Angebot hinter dem Zaun profitieren, vergeht manchmal viel Zeit.

Damit wir als Gruppe kräftig dastehen, müssen wir uns aktiv um den Nachwuchs kümmern. Das Freizeitverhalten hat sich stark geändert, und was das Segelfliegen wirklich bringt, ist vielen kaum bewusst. Genau hier können wir ansetzen und die Entwicklung positiv beeinflussen.



Kurt Wenger

Die Einstiegs-Barrieren überwunden haben Richard Rapold, Ivan Eicher, Marcel Ruch und Andreas Reufer. Diese Piloten haben im letzten Jahr die Segelflug-Prüfung souverän absolviert und verdienen einen grossen Applaus. Gratulieren möchte ich aber auch allen anderen Pilotinnen und Piloten. Denn es wurde 2010 mehr geflogen, und negative Ereignisse wie Unfälle, Übertretungen oder Reklamationen sind kaum zu vermerken.

Trotzdem dürfen wir uns in Zukunft nicht zurücklehnen. Insbesondere müssen wir den engen Luftraum, der uns zur Verfügung steht, sorgfältig behandeln. Luftraumverletzungen sind unbedingt zu verhindern, und der Kontakt mit dem Tower muss reibungslos funktionieren. Unsere Zuverlässigkeit trägt genau dann Früchte, wenn wir unsere Ansprüche gegenüber der Skyguide oder der Alpar geltend machen. Verhandlungen sind deutlich einfacher, wenn wir als kompetente Partner auftreten. In Zukunft müssen wir bekanntlich einige Lösungen aushandeln.

Also in dieser Beziehung besonders achtsam sein, die Saison 2011 gut vorbereiten und mit viel Training die Flugstunden-Statistik im neuen Jahr massiv steigern.

Ich wünsche euch Hammer-Thermik und viel Glück!

Kassier



Daniel
Bernasconi

Seit einem Jahr übe ich als Nachfolger von Hansruedi Schmid das Amt des Kassiers aus. Dank der vorbildlichen Einarbeitung durch Hansruedi und dem Support der anderen Vorstandsmitglieder verlief mein erstes „Amtsjahr“ praktisch reibungslos. Ich stellte schon während der Einarbeitungszeit fest, dass mein Ämtli eine relativ komplexe Sache ist. Alleine die Tatsache, dass wir in der SG Bern fast für jeden Spezialwunsch eine separate Pauschale haben, vereinfacht die Arbeit nicht gerade. Dazu kommen der Verkauf von Passagierflügen, Kleinmaterial und Souvenirs. Monatlich werden die Landemeldungen der Alpar mitgeteilt und entsprechend die Landetaxen an die betroffenen Motorflugpiloten verrechnet. Auch das Saanenlager war anfangs nicht einfach zu behandeln, gibt es doch dort andere Preise und weitere Spezialfälle zu berücksichtigen.

Damit ich jedem Piloten / jeder Pilotin jeweils eine korrekte Rechnung ausstellen kann, bin ich auf die Mitarbeit von allen angewiesen. Nur mit korrekt und leserlich ausgefüllten Startlisten und Reiseflugrapporten kann ich die Flüge im System richtig erfassen. Alle Piloten sind aufgefordert, die Startlisten auf Richtigkeit ihrer Flüge zu kontrollieren. Das kann nicht alleine die Aufgabe des Startlistenführers sein. Die wichtigsten Punkte sind:

Segelflug-Startliste

- Auf jede Startliste gehört oben links das Datum
- Handelt es sich um Schulung, Training, Passagierflüge?
- Bei Passagierflügen unbedingt vermerken, ob gegen Gutschein oder Barzahlung (private Pax-Flüge interessieren mich nicht)
- Bargeld und Gutscheine aus Pax-Flügen sind via Briefkasten an mich weiterzuleiten
- Werden Schleppkosten geteilt oder durch eine anderes Mitglied der SG vollständig übernommen, gehört ein entsprechender Vermerk in die Spalte „Bemerkungen“
- Einweisungs-, Umschulungs- und Prüfungsflüge sind ebenfalls entsprechend zu vermerken
- Landungen auf fremden Plätzen, Aussenlandungen etc. sind so zu notieren, dass der Ablauf für mich nachvollziehbar sind

Reisefluggapporte Motorflug / Motorsegler

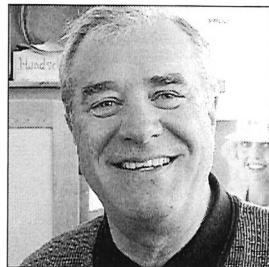
- Auf Reisfluggapporte der Motorflugpiloten gehören Datum, Immatrikulation und Namen/Vorname des Piloten
- Es ist unbedingt anzugeben, wo gelandet wurde (SG-Gelände, Alpar oder auswärts)
- Wenn es sich um Schulungsflüge handelt, ist dies explizit zu vermerken (günstigere Landetaxen bei Landungen auf Alparpisten)

Dies mag alles selbstverständlich erscheinen. Es kommt aber immer wieder vor, das mangelhaft ausgefüllte Papiere bei mir landen. Die nachfolgenden Abklärungen können relativ mühsam sein. Sollte sich in einer Rechnung doch einmal ein Fehler einschleichen, ist dieser mir, nicht Hans Schaller, zu melden.

Ich danke allen für die Unterstützung und wünsche eine tolle Saison 2011!

Finanzer

Das abgelaufene Jahr begann mit einem grossen Knaller: Der Propeller des HB-KHO wurde bei einem Rollmanöver beschädigt und damit war auch eine Beschädigung des Motors nicht auszuschliessen. Aus Sicherheitsüberlegungen und angesichts der in ca. zwei Jahren ohnehin erforderlichen Revision hat der Vorstand beschlossen, einen neuen Motor zu beschaffen. Der Austauschmotor alleine kostete bereits über Fr. 40'000.- und saugte die Liquidität unserer Kasse für kurze Zeit auf den Nullpunkt. Dank der guten Zahlungsmoral der Mitglieder der SG Bern dauerte diese Durststrecke nur ein paar Wochen und diese ist mittlerweile überwunden. In der Organisation der Finanzen gab es mit der HV eine Änderung, indem der langjährige und sehr erfahrene Kassier Hans Ruedi Schmid durch Daniel Bernasconi abgelöst wurde. Die Amtsübergabe erfolgte sehr sorgfältig und mit guter Begleitung. Wenn es trotzdem ein paar Holperer gab, so liegt das nicht am Können oder am guten Willen des



Hans Schaller

neuen Kassiers. Es liegt an seiner mangelnden Erfahrung im Umgang mit fehlerhaften und nachlässigen Informationen unserer Mitglieder. Da werden Startlisten unvollständig ausgefüllt, Eintragungen in den Flugbüchern fehlen, Mutationen der Pauschalen werden nicht gemeldet und Spezialfälle schon gar nicht. Wie soll denn Daniel Bernasconi auf diese Weise seine Arbeit perfekt ausführen? Er ist weder Hellseher noch Prophet. Es sind die Fehlbaren selber, welche in ihren Rechnungen Fehler entdecken und dann laut aufschreien. Danach sind es Kassier und Finanzer, welche diese „Fehler“ in mühsamer Arbeit buchhalterisch wieder in Ordnung bringen müssen. Deshalb die Bitte an alle Mitglieder: Seid mit den Eintragungen in Startlisten und Flugbücher sorgfältig, vollständig und präzise, meldet Mutationen in den vorgesehenen Fristen und greift zwecks klärendem Gespräch bei speziellen Fällen auch mal zum Telefon.

Auf den Konten der SG Bern hat es im Moment viel Geld. Der Grund dafür ist allerdings nicht der Flugbetrieb, der sich eher im normalen Rahmen abspielte sondern der Verkauf von drei Flugzeugen. Alle drei Flugzeuge wurden durch Christoph Hammerschlag im Rahmen seiner Vorgaben verkauft und Ware gegen Geld sauber abgewickelt. Ob sich das Wegfallen der drei Flugzeuge auf die Auslastung der übrigen Flugzeuge ausgewirkt hat wird die Statistik zeigen. Die Ausgaben für Versicherungen und Gebühren sind bereits im prognostizierten Rahmen gesunken.

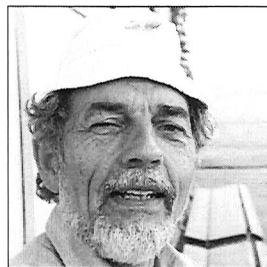
Der Masterplan für die Umgestaltung des Flughafens zeigt Alternativen für den zukünftigen Segelflug auf dem Belpmoos. Die finanziellen Auswirkungen daraus waren an der a.o. HV ein Thema. Wir wollen weiterhin im Belpmoos fliegen und haben beschlossen, aktiv an der Umgestaltung mitzumachen. Je nach Variante kann das für die SG Bern ein riesiges finanzielles Engagement bedeuten. Ich bin der Meinung, wir können dieses Engagement erbringen. Mit der Bildung der erforderlichen Rückstellungen müssen wir sofort beginnen und bereits in diesem Jahr erhebliche Beträge beiseitelegen.

Infrastruktur

Wie üblich begann meine Saison schon im Januar/Februar, indem ich zusammen mit Hamid alle SG-Rettungsfallschirme neugefaltet habe. Das laufende Jahr war wiederum von den üblichen, reich befrachteten und leider oftmals viel zu langen Vorstandssitzungen geprägt. Es grenzt

fast an ein Wunder, dass noch nie einer kollabiert ist. Hier danke ich allen meinen Vorstandskollegen für ihr grosses Engagement zum Wohle der SG Bern. Leider ist unser langjähriges Mitglied Klaus Michel ganz unerwartet gestorben, nachdem er noch kurz vorher die Benzintankanlage betreut hatte. Nun hat sich in verdankenswerter Weise Peter Frei-Berghaus bereit erklärt, diesen Job zu übernehmen.

Etwas unerfreulich war die Meldung, dass sich offenbar ein Hangartor verklemmt hatte (die Front stand ziemlich weit offen). Es gelang mir immerhin, zwei Monteure einer Schlosserei in Belp zu holen, die das lädierte Tor noch gleichentags reparieren konnten. Ich bitte alle Mitglieder, mit unseren Schiebetoren behutsam umzugehen, und diese unbedingt einzeln zu bedienen!



Marc Berthoud

Da wir ja für die Villa Thermik keinen Barackenchef mehr einsetzen, existiert nun die jedermann bekannte Einsatzliste für den Reinigungsdienst. Ich finde es bemühend, wenn sich einzelne vor dieser Arbeit drücken, kommt doch jeder nur ca. alle 1 1/2 Jahre dran! Da unsere Kühltruhe im Anbau in die Jahre gekommen ist, hat uns Markus Hirschi gratis einen fast neuwertigen Ersatz geliefert, vielen Dank!

Ein „Highlight“ war natürlich wiederum unser traditioneller Bautag. Trotz einiger Ferienabwesenden konnten sehr viele Arbeiten erledigt werden wie Lande- und Startfeldmarkierungen, Anhänger abdampfen, Hecken schneiden, Pergola instandstellen, Hangartore schmieren, Fensterputzen etc. etc. Das Wetter war uns diesmal wohlgesinnt, und das Mittagessen haben wir genossen. Bei der Demontage konnten wir dann auch noch das „Gartenhäuschen“ für den offenen Anhänger reparieren. Da wir erfreulicherweise neue Flugschüler haben, blühte auch mein Schlüsselhandel wieder auf.

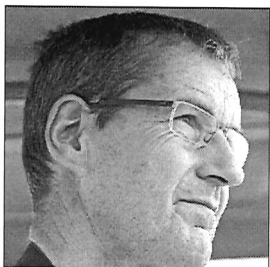
Diesen Herbst fand auf unserem SG-Areal derEvent 100 Jahre Schweizer Luftfahrt statt, natürlich musste ein Festzelt aufgebaut werden. Es hiess, dass Mitglieder aus allen Sektionen des Berner Aero-Clubs helfen würden, beim Aufbau waren wir SG-ler wieder einmal alleine...

Viel Arbeit brachte für mich vor allem die Beschäftigung mit dem neuen Masterplan der Alpar AG. Wie bekannt, plant sie, uns mit der Verlegung der gesamten General Aviation zu „beglücken“. Zusammen mit

Edi Inäbnit und Christoph Schläppi bemühen wir uns zielstrebig, für die SG-Bern möglichst gute Rahmenbedingungen auszuhandeln, damit wir auch in Zukunft einen optimalen Segelfluggetrieb durchführen können.

Personaldienst

(zwecks besserer Lesbarkeit habe ich die männliche Form gewählt. Selbstverständlich sind unsere Pilotinnen auch angesprochen)



Roland Bieri

Ich wurde nach einer Anfrage von Edi von der letzten Hauptversammlung in das Amt des „Personalverantwortlichen“ im Vorstand gewählt. Ich hatte damals noch keine klare Vorstellung, was das eigentlich bedeutet – vermutlich ging es vielen meiner Wähler ähnlich. In der Zwischenzeit haben sich die Nebel etwas gelichtet: ich bin der Zauberer, der für alle offenen Jobs in der SG einen motivierten Kandidaten findet; falls nicht, mache ich die anfallenden Arbeiten selbst...

Da wir im Lauf der Saison seit Jahren gleich viel organisierte Flugtage anbieten aber in den letzten Jahren einen Aderlass bei den Aktivmitgliedern von etwa 20% hinnehmen mussten, verteilt sich die Arbeit auf weniger Leute. Im Herbst haben wir im Wartungsbereich und im Flugbetrieb Optimierungsmöglichkeiten gesucht. In der Wartung haben wir einige Flugzeuge weniger zu betreuen. Das gibt vor allem zeitlich mehr Reserve, aber der Personalaufwand im Wartungsteam lässt sich nicht stark reduzieren. Im Flugbetrieb sind speziell die Flugdienstleitereinsätze nicht so beliebt; der Flugdienstleiter ist aber zwingend nötig, um den Sektor LB aktivieren zu können. Die Quintessenz dieser Erkenntnis heisst: weniger Leute müssen mehr Arbeit leisten. Es ist leider so, dass einige Kollegen mehr Tage als FDL auf dem Flugplatz verbringen als zum Fliegen.

Wir müssen versuchen, weiter zu optimieren. Jeder Abbau an Dienstleistungen fällt sofort auf und wird kritisiert (z.B. der fehlende Barackenchef...). Die meisten von uns sind schon beruflich stark engagiert und bringen für die weniger kreativen Arbeiten in der SG nicht immer gleich viel Motivation auf. So kann es schon mal vorkommen, dass der eine oder andere Arbeitseinsatz vergessen wird. Ab der nächsten Saison füh-

ren wir ein Kontrollsystem für die verschiedenen Ämter im Flugbetrieb ein. Ihr könnt mir glauben: mir sind solche Polizeiaktionen alles andere als sympathisch.

Es gibt eine Möglichkeit, wie jeder einzelne weniger Arbeitseinsätze leisten muss: wir müssen versuchen, mehr Mitglieder zu finden. Unsere Flugzeuge können noch viel mehr Stunden fliegen, bis sie ausgelastet sind. Nicht nur in Bern sind die Segelflieger am Aussterben: in den letzten 15 Jahren ist der Bestand an brevetierten Segelfliegern in der Schweiz um 26% zurückgegangen!

Dieses Jahr will ich versuchen, unseren Bestand an Man- und Womanpower noch nach den letzten brachliegenden Arbeitsanfällen zu durchforsten. Ich mache mir keine grossen Illusionen: viel wird nicht zu finden sein. Deshalb bleibt mir nur noch eine Bitte: üblicherweise herrscht bei einem Aufruf für ein zu vergebendes Amt scheue Zurückhaltung. In solchen Fällen wünschte ich mir in Zukunft etwas mehr Spontaneität und Risikobereitschaft...



Voralpenrennen oder Vom schlechten Wetter eingeholt.

Wie versprochen werde ich zwischendurch einige meiner Flüge, die mir in guter Erinnerung geblieben sind beschreiben. **Marco Robbiani:**

Flug vom 31.Mai 1996 mit dem Discus 3022

Das Wetter verspricht nicht gerade eine Hammer-Basis, also kein Wallis, darum entschliesse ich mich für einen Voralpenflug.

Gurnigel Bad Col du Pillon Elm Gurnigel Bad.

Christoph Hammerschlag entschied sich für eine ähnliche Strecke, anstelle Elm möchte er Bad Ragaz fotografieren. Ist super, so bin ich nicht alleine unterwegs, zu zweit macht es immer mehr Spass!

Der Start erfolgte 11:07, wann Christoph mit dem Mini Nimbus gestartet ist weiss ich nicht mehr, nur das wir die Wende am Col du Pillon praktisch zur selben Zeit genommen haben. Der erste Schenkel verlief ohne grosse Überraschungen, was man vom Rest des Fluges nicht mehr behaupten könnte.



Mini Nimbus

Den zweiten Schenkel flog ich auf dem direktesten Weg über Spilger-
ten, Niesenkette, Niederhorn, Brienzerrothorn und im hui war ich in
der Innerschweiz. Die Simmentalerkette hatte zwar verlockend ausge-
sehen mit den schönen Kumuli, doch ich zog den kürzeren Weg vor.
Dieser Entscheid sollte mir den entscheidenden Vorsprung gegenüber
Christoph verschaffen, der über die Simmentalerkette flog. Aber das
wusste ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht.

Die Basis sinkt in der Innerschweiz immer ein wenig, ist ja nicht verwun-
derlich mit dem Vierwaldstättersee.

Schnell ist der See überflogen und Richtung Klausenpass eingefädelt.
So macht fliegen richtig Spass! Mit über hundert Kilometer in der
Stunde bin ich Richtung Elm unterwegs. Als ich Elm im Kasten hatte,
drehte Christoph in der Gegend von Stans genervt um. Ihm lief es im
Gegensatz zu mir nicht so gut. Wieso werde ich später auch merken.
In meiner Euphorie flog ich noch weiter, um Bad Ragaz auch noch zu
umrunden. Eigentlich hätte ich noch weiterfliegen können, aber irgend-
einmal muss man an den Rückflug denken.

Bis Elm ging alles im gewohnten Stil zurück, doch das Bild Richtung
Westen wollte mir gar nicht gefallen. Die Wolken lösten sich zusehends
auf. Die Luft wurde müde, da war wohl eine Warmfront im Anmarsch.
Jetzt wird mir auch langsam klar wieso Christoph sich entschloss
umzukehren. Auweia, das kann noch Stimmung geben. Mollis ist noch
in meinem Gleitbereich, mal schauen ob wir es über den Klausenpass
schaffen. Die Thermik wirkt müde und ist nicht gewillt, meinen Flieger
auf die nötige Ausgangshöhe zu heben. Der Urnerboden zieht sich
lang und sieht aus meiner Perspektive nicht gerade einladend aus.
Erst im dritten Anlauf gelingt es mir, den Klausenpass mit genügend
Sicherheitshöhe zu überfliegen. So, das wäre fürs erste geschafft, nun
durchs Schächental Richtung Altdorf, da hat es ja auch einige Lande-
felder. Die habe ich mir während eines Militär- Dienstes angeschaut,
schade nur, dass da so viele Hochspannungsleitungen sind. Vorsichtig
taste ich mich in Richtung Rophaien vor, nicht zu langsam aber auch
nicht zu forsch, schliesslich möchte ich Sorge tragen zu meiner Höhe,
aber die Zeit sitzt mir im Nacken. Der Zeitvorsprung, den ich mir beim
Hinflug herausgeflogen hatte, schrumpft langsam aber sicher zu einem
Rückstand auf meine Zeittabelle. Der Rophaien begeistert mich nicht
gerade. Am Fronalpstock hat es noch ein wenig mehr Sonneneinstrah-
lung. Soll ich den Umweg wagen, dann kann es aber ungemütlich
werden mit einer allfälligen Aussenlandung. Mein Mut wird belohnt,
am Fronalpstock hole ich mir die nötige Ausgangshöhe für den Sprung
über den Vierwaldstättersee Richtung Niederbauenchulm. Mein Schnitt
sinkt unter 30 km in der Stunde, wenn ich so weiterfliege, komme

ich nie nach Bern zurück. Nun, einstweilen muss ich mich sowieso auf Buochs ausrichten und schauen, wie ich ins Haslital komme. Von Christoph habe ich schon lange nichts mehr gehört, ich nehme an er ist sicher schon lange zurück in den Bernergefiliden. Langsam schleiche ich zwischen Wolfenschiessen und Stans vorbei und komme in den Gleitbereich von Sarnen.

Nun kommt ein Teil auf den ich kaum stolz bin auf mich: Vor lauter kämpfen um jeden Meter vernachlässige ich die Navigation vollständig. Ich will nur noch Richtung Westen. Unbemerkt überfliege ich Meiringen und schleiche durchs nächste Tal, überfliege mit wenig Reserve einen Pass. Wie ein Blitzeinschlag werde ich hellwach, wo bin ich? Vor mir liegen ein Dorf und ein Tal, das ich auf den ersten Blick nicht kenne. Heiss und kalt läuft es mir durch den Körper, ich bin geflogen ohne zu wissen, wohin es geht. Schnell aber erkenne ich wieder, wo ich jetzt bin. Unbemerkt habe ich die grosse Scheidegg überflogen und bin also über Grindelwald. Bern ist in Reichweite gerückt, die Anspannung löst sich langsam. Wie konnte ich nur die Navigation so sträflich vernach-



lässigen. Vorbei an der Schynige Platte, Beatenberg, Sigriswilergrat taste ich mich beschwingt Richtung Belp. Auch wenn ich nicht mehr bis Belp kommen sollte, wird der Rücktransport keine grosse Übung mehr. Langsam aber sicher komme ich in den Gleitbereich, und mit jedem

Meter, den ich mich Belp nähere, steigt meine Stimmung. Ich singe vor Freude, habe ich doch heute einen fantastisch spannenden Flug erlebt. Müde aber glücklich lande ich wieder in Belp.

Einige Eckdaten zu diesem Flug:

Distanz ca. 450 km, Flugzeit 6.5 Stunden, Hinflug über 100 km/h, Rückflug unter 50 km/h.

1158 km im Föhn

Ohne freundliche Genehmigung des Magazins „segelfliegen“, welches hiermit ausdrücklich empfohlen sei.

Eigentlich denkt man im Oktober in Europa bereits an Weihnachten und nicht mehr an grosse Streckenflüge. Doch der Föhn macht's möglich: Am 31. Oktober 2010 gelang Eduard Supersperger und Rudi Schlesinger ein Flug über mehr als 1150 Kilometer, der auch für den Föhnexperten Supersperger einige Überraschungen bereithielt.

Rudi Schlesinger vom Linzer ASVÖ-Club hat mich schon seit Längerem gebeten, mit ihm gemeinsam einen Föhnstreckenflug zu unternehmen. Am Sonntag, den 31. Oktober sollte sich schliesslich dazu die Gelegenheit ergeben. Alle Wetterdaten sprachen dafür, diesen Tag nicht ungenützt verstreichen zu lassen.

Wie üblich bei solchen Föhnwetterlagen lief mein Telefon heiss, um sich österreichweit für den nächsten Tag abzustimmen. Rudi war einer der Anrufer und machte mir ein Angebot, dem ich nicht widerstehen konnte: ein Flug auf dem Vereinsduo mit Turbo, Transponder und Sauerstoff-Ausrüstung sowie die Möglichkeit eines Frühstarts vom Militär-Flugplatz Aigen aus. Kurzenschlossen sagte ich ihm zu und prüfte meine gesamte Flugausrüstung, die ich für solche Fälle immer einsatzbereit halte.

Mit von der Partie in Aigen waren dann auch noch Alex Koppler und Thomas Haun-Schmidt, ebenfalls auf Duo Discus ohne Turbo sowie Harry Kopecek auf einer ASC2g mit Turbo. Vier weitere Micheldorfer planten den Start in Niederöblarn. Mein Wecker läutete um 03:00 Uhr und schaltete sich sogleich wegen der Zeitumstellung wieder um eine Stunde zurück. Sauerei, 1 Stunde zu früh geweckt. Wir fuhren um 4:00 Uhr in Micheldorf bei 5 Grad Temperatur ab und staunten, als in Windischgarsten schon 14 Grad Aussentemperatur angezeigt wurde. Das

erste Zeichen für einen erfolgreichen Föhntag. Kurz vor 5:00 Uhr in Aigen angekommen -hurra - es gab keinen Bodennebel. Da der Wachposten wusste, dass die hoch motivierten Micheldorfer kommen, konnten wir im Scheinwerferlicht sofort mit dem Aufbau unserer Flugzeuge und den Startvorbereitungen beginnen.

Rudi hatte alles für einen Start im Morgengrauen organisiert. Mit Hilfe der zahlreich erschienenen Aigener Piloten, die uns den Vortritt liessen und uns in jeder Weise optimal unterstützten, starteten wir um 06:39



*Wer weit will
muss früh raus!*

Richtung Grimming in den phantastisch orangerot leuchtenden Morgenhimmel. Herzlichen Dank an die hoch motivierte Truppe aus Aigen für diese einmalige Gelegenheit mit Sonderbewilligung. Haube zu und Start um 06:39 Richtung Grimming.

Der verheissungsvolle Tag begann mit einem zwanzig Minuten dauernden Kampf, um die Grathöhe zu erreichen, nachdem wir in 1100 m Höhe ausgeklinkt hatten. Aber was soll's, der Tag ist noch lang. Bin schon gespannt, was er wohl noch so bringen wird. Entlang der Weissenbacher Wände konnten wir schon Richtung Osten die von der Morgensonne phantastisch in Szene gesetzten Wellen bewundern. Den optimalen Einstieg wählte ich erst im Gesäuse, wo ein herrlicher Rotor stand. Mit über 8 m/s empfing er uns wohlwollend und entliess uns so schnell in das Wellenniveau, dass Rudi gehörigen Stress beim Funken bekam. Wien Info übergab uns schliesslich zum Grazer Tower, der uns aber kurz darauf bekanntgab, dass er unser Transpondersignal nicht empfing. Somit rauschten wir im wahrsten Sinne des Wortes mit voll ausgefahrenen Klappen einmal am Deckel Richtung Osten, um das

Problem in den Griff zu bekommen. Doch leider, wie schon so oft bei meinen Flügen, musste etwas nicht funktionieren, um dem Ganzen eine gewisse Würze zu geben. Auch an diesem Tag schien dies so zu sein, da sich kurze Zeit später auch noch das Display des Streckenflugrechners verabschiedete. Ich schmunzelte, perfekte Vorzeichen für mich -erst bei schwierigen Verhältnissen laufe ich zu meiner Hochform auf. Mit dem gut funktionierenden Stauscheiben-Vario konnte dieses Missgeschick aber brauchbar kompensiert werden. Zur Not konnte Rudi mir ja den Groundspeed auch über seinen zeitweise funktionierenden IPAQ durchsagen.

Gut ausgeprägte Rotoren zeichneten den Weg nach Osten unter einer sich fast unwirklich abzeichnenden hohen Woge. Kurz vor der TMA Wien wendeten wir nach ca. 120 km schon mit einem Schnitt von 130 km/h. Solchen Bedingungen bin ich schon einige Male begegnet. Im Nu bist du irgendwo und die Rückkehr ist eine einzige Zitterpartie, die nur mit grösster Anstrengung gelingen kann. Aber es lief nicht schlecht, so dass wir uns entschieden, die nördliche Rotorenlinie entlang der Haller Mauern zu nehmen.

Etwas genervt darüber, dass wir am Deckel mit voll gezogenen Klappen und 220 km/h am Stau immer noch stiegen, entschlossen wir uns, diese Linie über Vorderstoder Richtung Grimming zu verlassen, um im schwächeren Wind hangsegelnd weiter zu kommen. Ein Fehler, wie sich später herausstellen sollte.

Wir bereuten unsere Entscheidung sofort, da uns der Grimming seine kalte Schulter zeigte. Über eine halbe Stunde kostete uns der Kampf ums Obenbleiben, da wahrscheinlich ein Rotor die Hangwinde zerstörte. Schliesslich erreichten wir die Welle im Tal und tasteten uns vorsichtig Richtung Dachstein vor. Meinen Mitstreitern erging es ähnlich, auch sie mussten alle Register ziehen, um nicht abzusaufen. Welch ein Anfang, 3.000 m für 20 km! Der Dachstein hatte seine typische Luvwellen-Haube über dem Gipfel geparkt, auf der es sich schon ein Segler bequem machte. Auch wir nutzen sie kurz, um den grossen Sprung nach Westen zu wagen. Aufgrund der bis zu diesem Zeitpunkt nicht berühmten Hangwindbedingungen, entschlossen wir uns, nun die Glocknerwelle südlich von Zell am See anzufliegen. Der Einstieg war mit extremen Turbulenzen versehen, so dass Rudi beim Funken vom Kontroller meistens nicht verstanden wurde, da er teilweise die Worte verschluckte.

Mit voll gezogenen Klappen Richtung Gerlos fliegend, versuchten wir unseren Transponder das letzte Mal erfolglos zu aktivieren. Macht nichts, sagte ich schliesslich zu Rudi, dann fliegen wir eben die Rotoren-

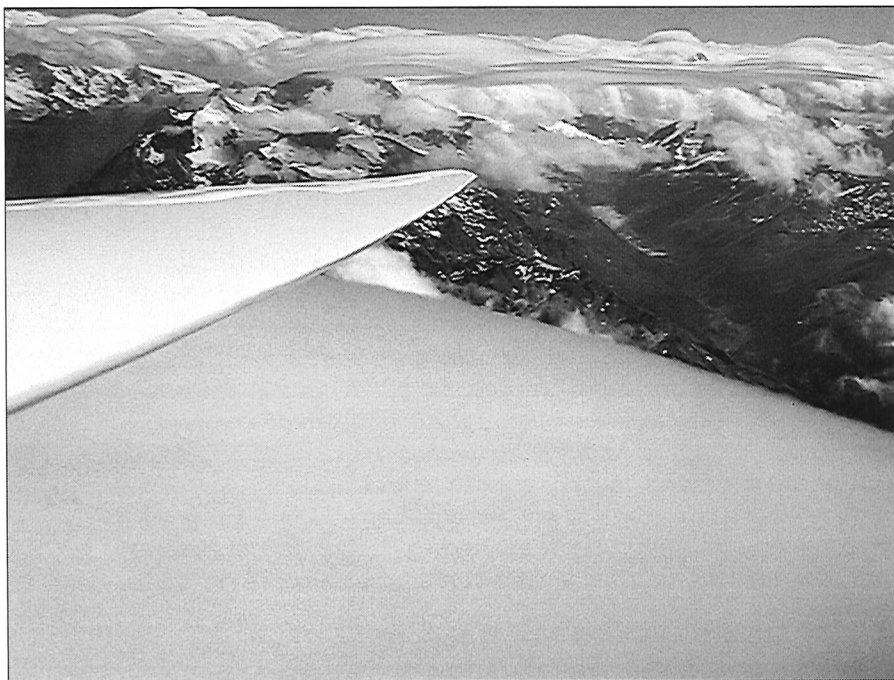
linie. Damit lernst du das Föhnfliegen quasi an der Quelle.

Auf Augenhöhe mit den Airlinern

Ab dem Kreuzjoch duckten wir uns unter die Wolkendecke und kamen ohne Wartezeit über das Kellerjoch ins Inntal zum Bettelwurf. Auch dort empfingen uns unangenehme Turbulenzen, jedoch nur ein mässiger Hangwind. Gott sei Dank kamen wir in Grathöhe am Bettelwurf an.

Wie ich später erfuhr, empfing die östliche Nordkette viele, die an diesem Tag zu tief eingeflogen sind, äusserst unangenehm mit bis zu 90 km/h Westwind. Wir hatten Glück, es ging voran und wir waren nicht weit hinter unserem Zeitplan. Mit der Order des Kontrollers, nicht höher als 2.900 m zu steigen, überflogen uns direkt am Grat der Nordkette, keine 200 m über uns, zwei Passagierjets. Die Innsbrucker Abflugroute der Airliner bei Föhn verläuft entlang der Nordkette. Ich hoffe nur, dass dies allen Segelfliegern bekannt ist.

Auf den nächsten Streckenabschnitt bin ich besonders stolz. Vom Abflug der Nordkette der Mieminger bis zum Einstieg in die Parseierwelle brauchten wir keinen einzigen Hangachter. Ich teilte Rudi mit, dass das nicht die Norm sei und dies auch für mich eine Premiere war.



Im Mini in der Welle auf 7500m. Der Bauch unter dem Flügel ist eine fette Lenti

Ständig steigend konnten wir schliesslich erfolgreich den Arlberg überqueren und der weitere Weg zur Montafonwelle war gut vorgezeichnet. Gemeinsam entschieden wir, um 12:37 kurz vor Vaduz umzudrehen, da uns für den 350 km langen Heimweg noch 4,5 Stunden zur Verfügung standen und der Transponder auch nicht funktionierte. Die Entscheidung am Morgen im Hangwind zu fliegen, hat uns schlussendlich den Flug nach Andermatt gekostet.

Vom Rückenwind unterstützt, hetzten wir förmlich mit knapp 300 km/h Groundspeed zurück über den Arlberg und tauchten ab der Parseierspitze wieder unter FLi25. Knapp 180 km/h Schnittgeschwindigkeit liessen Zweifel aufkommen, ob wir nicht doch zu früh gewendet hatten. Aber die Entscheidung war gefallen. Schnell erreichten wir das östliche Ende der Nordkette und mussten dort wieder feststellen, dass der Hangwind an diesem Tag irgendwie nicht so funktionierte, wie wir uns das vorgestellt hatten. Am Rofan mussten wir sogar noch etwas kurbeln, um nicht zu tief am Kaiser anzukommen.

Kurz vor Ankunft am Wilden Kaiserin knapp 2.000 m NN stellten wir anhand unseres Groundspeed fest, dass sich der Wind fast verabschiedet hatte. Und tatsächlich gab der Hang in dieser Höhe keinen Meter mehr her. So schnell wurde nicht aufgegeben. Wir kurbelten in schwachem thermischem Steigen erst einmal ca. 250 m nach oben. Erst ab dieser Höhe fing der Hang an wieder etwas zu tragen. Wer weiss, ob diese Thermikquelle auch noch eine Stunde später nutzbar gewesen wäre und Zeitreserven sind in solchen Situationen schnell aufgebraucht.

Knapp über dem Gipfel des Wilden Kaisers brach der Aufwind zusammen, also nichts wie weiter zu den Loferer Steinbergen, die oft im Südostkar sehr gut gehen. Im Tal sah ich beim Hochfilzener Schornstein, dass unten tatsächlich ein strammer Ostwind wehte. Die Loferer empfingen uns mit gutem Steigen. Jetzt waren wir sie her, ohne Motorhilfe nach Aigen zu kommen und wir beide genossen das ruhige Steigen bis zum Gipfel. Für die verbleibenden 120 km, sollten uns die restlichen drei Stunden Tageslicht leicht ausreichen.

Nach einem kurzen Aufenthalt am Birnhorn konnten wir einen gut ausgeprägten Rotor, ausgelöst durch den Hochkönig, am Steinernen Meer nutzen. Ab diesem Zeitpunkt erhöhte sich unsere Schnittgeschwindigkeit wieder rasant, da der Wind in diesem Bereich wesentlich an Stärke zunahm. Ab dem Hochkönig wählten wir diesmal unsere Route mittig über das Hochgrindeck, dass auch gute Rotorenaufwinde anzeigte. Diese Entscheidung traf ich deshalb, weil ich vom Tennengebirge aus nicht gegen den Südostwind in den Dachstein einfliegen wollte. Ab Höhe Rossbrand schwappte aber leider eine sehr stark angefeuch-

tete Luftmasse über die Tauern, so dass wir uns entschließen mussten, unter diese leicht ausregnende Wolkendecke einzutauchen. Rudi war sichtlich erleichtert, als wir schließlich den Flugplatz Aigen ca. 2 Stunde vor Sunset erreichten. Da packte ihn der Ehrgeiz, und vermutlich erwachte wohl auch sein IPAQ wieder zum Leben. Also tasteten wir uns unter der immer tiefer werdenden Bewölkung weiter bis zum Bosruck. Entlang von Rotorlinien, die über Admont auf 2.600 m standen, wichen wir der Staubewölkung an den Haller Mauern aus und erreichten das Gesäuse.

Kurz vorher öffnete sich die geschlossene Wolkendecke und wir blickten Richtung Osten auf eine im Abendlicht erhellte Wellenkulisse, die nicht schöner hätte sein können. Mit gutem Steigen von über sechs Metern ging es hurtig wieder ins Wellen-Niveau. Ständig auf die Uhr blickend und unseren Schnitt berechnend, zischten wir ein 2. Mal Richtung Osten auf der uns schon bekannten Route. Aufgrund der hohen Feuchtigkeit, die sich über dem Hochschwab verstärkte, entschlossen wir uns aber am Seebergsattel östlich des Hochschwab eine Stunde vor Sunset zu wenden, um für die restlichen 80 km noch Reserven zu haben. Wider Erwarten verlief der Retourweg diesmal ohne den von mir gefürchteten starken Gegenwind. Mit einem leichten Schwenk nach Norden konnten wir sogar die geschlossene Wolkendecke über dem Ennstal vermeiden.

Wie auf Bestellung verwandelte sich der Wellenhimmel über Hinterstoder durch die untergehende Sonne in ein unvergessliches, flammendes Wolkeninferno. Ich hatte schon viele Föhnstimmungen gesehen, aber dies auch noch mittendrin zu erleben, war einfach unbeschreiblich. Schlussendlich mussten wir uns von dieser einmaligen Kulisse losreißen, um in den noch verbleibenden 15 min Tageslicht über den Pyhrn-Pass zu fliegen und in Aigen zu landen. Diese Föhnbedingungen waren definitiv nichts für Wellenfluganfänger. Solche extremen Föhnlagen sollten sich nur Piloten zutrauen, die sich geduldig und sorgsam in diese Thematik eingearbeitet haben. Wie Hermann Trimmel schon einmal betont hat, sollten sich nur jene Piloten an den Starkwindföhn heranzuwagen, die über 1000 Flugstunden haben und deren Steckenpferd die Windfliegerei ist. Es muss nicht immer der Streckenflug im Vordergrund stehen, es kann auch ein Höhen- oder Fotoflug sein, der stationär erfolgt und unvergessliche Eindrücke bei jedem hinterlässt.

Segelfluggruppe Bern

Tätigkeitsprogramm 2011

vorbekanntlich Genehmigung resp. Ergänzung durch die HV der SG Bern

Monat	Datum	Zeit	Was (Ansprechperson)
Januar	November - April		Theorie, Brevettheorie (s. Programm K. Wenger), Voice Kurs (A. Meier)
Februar	11.2	19.00 Uhr	Vortrag Wellenfliegen (S. Leutenegger / K. Wenger) (am physikalischen Institut Uni Bern, Sidlerstrasse, Anmeldung bei K. Wenger oder via SG-Homepage)
	15.2	19.00 Uhr	Voice-Refresher: fremde Flugplätze, Information (Remo Mascherini, Franco Robbiani)
	25.2	19.30 Uhr	Hauptversammlung Villa Thermik
	26.2	09.00 Uhr	Pilotenbriefing / Schlepp-Pilotenrapport Bitte Ausweis und Flugbuch mitbringen!
März	5.3	09.00 Uhr	Montagetag (F. Krebs) / Einfiegen
	26.3	19.00 Uhr	Ansaufen Villa Thermik (Reto Blank)
April	11.-15.4	Mo-Fr	1. Intensivwoche Schulung (P. Keller)
Mai	18./25.5	19.00 Uhr	Testat-Theorie, (Chr. Walther)
	28.5	09.00 Uhr	IKARUS Jugendtag mit BAeC (H. Wiehl)
Juni	1.6	19.00 Uhr	Testat-Theorie (Chr. Walther)
	18./19.6	Sa-So	Internationale Belpmoostage (M. Inäbnit)
	20.6 – 24.6	Mo-Fr	2. Intensivwoche Schulung (E. Affolter)
	25.6 – 23.7		Saalenlager
Juli	16.7	19.30 Uhr	Saalenlager-Fest im Landhaussaal (P. Dürig)
	(11.7.)	09.30 Uhr	Pro Juventute Ferienpass Saanenland (P. Dürig)
	23.7	19.00 Uhr	Schlussbräteln im Mösli (wird im Lager bestimmt)
August	18.8	19.00 Uhr	Grillparty Berner Aero Club, Villa Thermik (P. Dürig)
September	17./18.9.	09.00 Uhr	Windentage Training/Brevet
Oktober	01.10.10	09.00 Uhr	Bautag (M. Berthoud)
	(3.-7.10.)	Mo-Fr	3. Intensivwoche
November	5.11	09.00 Uhr	Demontage, Beginn Baubetrieb (F. Krebs)
	12.11	19.00 Uhr	Absaufen (R. Blank)
Dezember	28.12	19.00 Uhr	Altjahresapéro und Essen mit Gästen
2012	Daten	provisorisch	
Februar 2012	Noch offen	09.00 Uhr	Montage / Fluglehrer Refresher
	23.2	19.30 Uhr	Hauptversammlung
	Noch offen	09.00 Uhr	Pilotenbriefing

AR Genehmigt vom Vorstand am 18.1.2011 / zu genehmigen durch die HV am 25.2.2011

