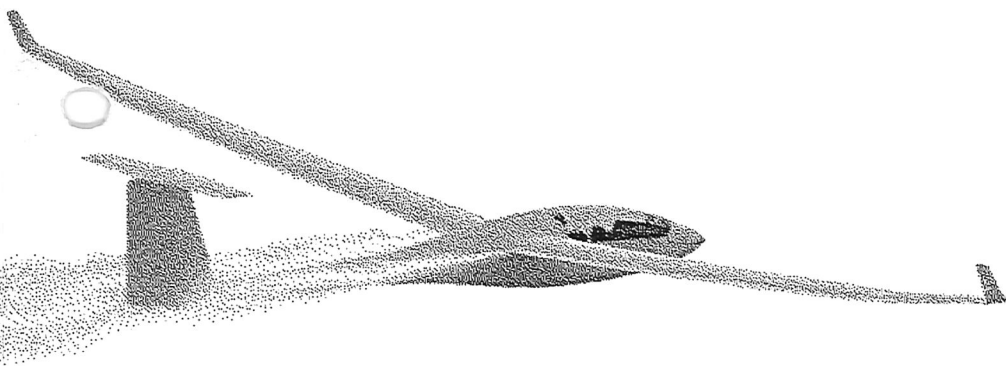


Februar 2012



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

Die Zeit vergeht im Flug. Ich glaube es fast selbst nicht, die Flugsaison 2011 war bereits mein siebtes Präsidentialjahr. Für die Segelfluggruppe Bern war die Saison 2011 ohne grosse Veränderungen. Die Mitgliederzahlen, wie auch die geflogenen Stunden der Vereinsflugzeuge, haben sich kaum verändert. Weder die Segelflugzeuge, obschon 2010 zwei DG-300 verkauft wurden, noch die Schleppflugzeuge sind wirtschaftlich gesehen genügend ausgelastet. Es ist daher auch kein Thema für die Gruppe, neue Flugzeuge zu beschaffen. Wir sind immer noch in der Konsolidierungsphase.



Letzte Saison haben wir einer Antonow AN-2 auf unserem Terrain Gastrecht gewährt. Die AN-2 von „Flying Adventure Tours“ wurde im November ins Winterquartier nach Neuhausen ob Eck (Deutschland) verschoben. Sie wird voraussichtlich Anfang April wieder auf unser Terrain zurückkehren. Uns hat das Flugzeug kaum gestört. Durch die Vermietung unseres Terrains erhielten wir einen Zustupf an unsere grossen Auslagen für die Wartung der Motorflugzeuge.

Ende August kam der SIL (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt) zur Vernehmlassung. Die SG Bern hat hier eine Änderung im Wortlaut für die Aus- und Weiterbildung und die Sportfliegerei beantragt.

Im SIL stand unter dem Kapitel Zweckbestimmung:

„Er (der Flughafen) dient weiter den Geschäfts-, Touristik- und Arbeitszwecken und soweit als möglich der fliegerischen Aus- und Weiterbildung und dem Flugsport“.

Unser Antrag war „soweit als möglich“ zu streichen. Es sind nur drei Wörter, aber diese drei Wörtchen können für uns existenzbedrohend sein.

Ich habe diesen Punkt sofort beim Berner Aero Club, sowie bei den Schulungsbetrieben Heliswiss, Mountain Flyers und Alp-Air eingebracht, welche alle ebenfalls gegen diese 3 Wörtchen protestierten. Hier wird wieder einmal klar, dass der Regionalverband (Berner Aeroclub) eine wichtige Funktion hat, sind ihm doch ca. 500 Mitglieder angeschlossen. Durch seine Grösse hat er auch das entsprechend grössere politische Gewicht.

Auf der anderen Seite haben natürlich auch die Gegner Eingaben gemacht. Sie fordern eine Limitierung der Bewegungen auf 65'000/ Jahr. Was schlussendlich in der letztgültigen Fassung stehen wird, welcher der Bundesrat unterzeichnen muss, wissen die Götter!

Ich wünsche allen eine erfolgreiche Saison 2012 und „many happy landings“.

*Euer Präsi,
Edi InäbnitJ*

Jahresbericht des Präsidenten

Rückblick

2011 war für die Segelfluggruppe ein durchschnittliches Jahr. Zum Glück hatten wir keine nennenswerten Unfälle und Schäden. Die Dimona erhielt einen neuen Motor, der alte hatte seine maximal zulässigen Stunden erreicht und musste daher getauscht werden. Das Saanenlager verlief im gewohnten Rahmen und hat vielen Bernern schöne Flüge beschert.

Der Masterplan der Alpar AG wurde mit Einbezug der Segelfluggruppe Bern fertig erstellt und an mehreren Stellen offengelegt. Bei Variante 1, welche die Alpar AG vorzieht, bleiben wir an unserem Standort, benutzen aber die heutige Motorflug-Graspiste. Bei Variante 2 würden wir uns in Richtung Nordwesten verschieben und ebenfalls die heutige Motorflug-Graspiste benutzen. Eingezeichnet ist bei beiden Varianten ein spezielles Landefeld für die Segelflugzeuge. Dies ist für uns ein absolutes Muss. Welche Variante schlussendlich zum Zug kommt ist noch nicht entschieden. Wir können mit beiden leben.

Schleppbetrieb

Wir hatten in der letzten Saison keine nennenswerten Ausfälle der Robins und der Dimona. Was mich jedoch erschreckte waren die Unterhaltskosten der beiden Robins, welche sich auf ca. Fr. 61'500 (ohne MWST) beliefen bei total 250 geflogenen Stunden. Unser Schlepppreis von Fr. 6.60/Minute pro Minute wird durch die Wartungskosten Fr. 4.10 und die Benzinkosten Fr.2.20 bereits bis auf 30 Rappen/Minute aufgebraucht!

Die Versicherungskosten ergeben 80 Rappen/Minute, sowie die Rückstellung für einen neuen Motor (alle 2'000 Stunden) ca. 45 Rappen! Der Robin selbst muss ja auch noch abgeschrieben werden und einen Hangarplatz braucht es ebenfalls, geschweige dass noch Luftamt- und Konzessionsgebühren dazu kommen. Man muss hier nicht Mathematiker oder Buchhalter sein um zu merken, dass es so nicht mehr weitergehen kann. Wir müssen uns also für nächste Saison etwas einfallen lassen, wenn wir nicht deutlich mehr Schleppen oder den Schlepppreis drastisch erhöhen sollen.

Aus Kostengründen haben wir den Motor der Dimona beim Hersteller Diamond in Wiener Neustadt tauschen lassen. Die Dimona ist seit Mitte Dezember abholbereit, wir warten nur noch auf ein entsprechendes Wetterfenster für den Rückflug.



Edi Inäbnit

CTR Bern

Die Zusammenarbeit mit Skyguide verläuft gut. Ich erhielt letzte Saison 7 ATIR Meldungen (Air Traffic Incident Report) vom BAZL. Das BAZL hat bisher jedoch keine Straf- oder Administrativverfahren eingeleitet. Obschon es für mich immer etwas mühsam ist, anhand der Immatrikulation und der Zeit, im Mösli die Startlisten durchzugehen und den fehlbaren Piloten ausfindig zu machen will ich die Angelegenheit nicht dramatisieren. 7 Meldungen sind aber trotzdem zu viele. Die Meldungen betrafen: 1x Überrollen der Haltelinie vor der Hartbelagpiste, 3x Einflug in den CTR ohne Bewilligung (2x infolge Verkehrsüberlastung/zu spät aufgerufen, 1x Batterie am Ende), 1x Start ohne Bewilligung, 1x Flugdienstleiter nicht erreichbar und 1x Berührung des Schleppseils mit der Hochspannungsleitung (Seil zerrissen).

Abschliessend möchte ich hier allen Segelfliegern der SG Bern und vor allem meinen Vorstandskollegen für ihre tatkräftige Mithilfe im 2011 ganz herzlich danken.

Vizepräsident, Kommunikation

Was Roland Bieri in seinem Beitrag in dieser Ausgabe der Glider News mit der Präzision des Ingenieurs nachweist, ist in der SG seit mehreren Jahren spürbar: Wir stehen unter Druck! Austritte haben besonders kurz



Christoph Schläppi

nach 2007 den Mitgliederbestand schrumpfen lassen. Es bedarf besonderer Anstrengungen, um das Dienstleistungsangebot der SG in der gewohnten Qualität aufrecht zu erhalten. Die Probleme allein auf die schwieriger gewordenen Rahmenbedingungen zurück zu führen, wäre falsch. Vielmehr stehen wir mitten in einem Generationenwechsel. Daher will ich nicht von den Problemen, sondern von den Höhepunkten des letzten Jahres schreiben.

Mehrmals hatte ich Gelegenheit, meine Freude am Fliegen mit „jüngeren“ KollegInnen zu teilen. Sie befinden sich in der Phase der grossen Fortschritte, die nicht nur befriedigend, sondern auch herausfordernd ist. Sie brauchen die Unterstützung der älteren: mental, technisch. Man darf auch mal jemanden auf einen Doppelsitzerflug einladen... Wenn alles klappt, wird die Gruppe von jungen, motivierten PilotInnen den Erfahreneren bald einmal vormachen, wie das Fliegen geht.

Angesichts der Stunden, während denen Flugzeuge der SG bei guten Verhältnissen am Boden gestanden sind, ist festzustellen, dass wir noch Platz für neue Mitglieder haben! Flugbegeisterten das Segelfliegen zugänglich zu machen, bringt nicht nur viel individuelles Glück, sondern auch eine Verteilung des Aufwandes auf mehr Schultern. Wenn jede(r) dritte von uns ein Neumitglied mitbringt, können wir uns auf einen effizienteren Betrieb, neue Flugzeuge, eine breitere sportliche Ausbeute freuen.

Am „schwarzen Kaffee“ Ende Jahr habe ich Problembewusstsein und Bereitschaft zum Anpacken gespürt. Was wir momentan brauchen: Teamgeist, gegenseitiges Vertrauen und eine Prise Kampfwillen! Doch Vorsicht: die Auseinandersetzung findet nicht an einer Aussenfront statt. Vielmehr müssen wir uns bestmöglich organisieren. Das Ziel für alle liegt darin, den Arbeitsaufwand zu reduzieren, die Kosten im Griff zu behalten und den fliegerischen Ertrag zu steigern. Dies bedeutet: mitdenken, kommunizieren, koordinieren, fokussiert arbeiten! Meine wichtigsten Aktivitäten des vergangenen Jahres: Der Vorstand hat monatlich getagt. Ich arbeitete Daniel Bernasconi in die Datenbank New Daedalus ein und begleitete über das ganze Jahr die Implementierung. An den IBT koordinierte ich mit Reto Blank das

Catering. Zeitaufwand: ca. 1 Arbeitswoche. (Die Knochenarbeit hat dann eine Handvoll Freiwilliger geleistet. Danke nochmals – Ihr wart eine wunderbare Crew!) An der ZLK spürte ich als Bodenpersonal vor allem Erde unter den Füßen. Mehrmals war ich auch sonst als Autor, Organisator, Troubleshooter, Instruktor und an Sitzungen beschäftigt. Die Ausbildung zum Fluglehrer nahm zwar eine Unmenge Zeit und Aufmerksamkeit in Anspruch, bot aber auf das Konto der SG Gelegenheiten zur Vernetzung mit neuen KollegInnen, mit dem Segelflugverband, dem BAZL. Die Erkenntnis: wir sitzen mit vielen Gleichgesinnten im gleichen Boot.

Zum Abschluss danke ich Euch SegelflugkollegInnen dafür, dass Ihr mir die Ausübung des Flugsports ermöglicht. Ich kann mir nichts Grösseres vorstellen.

Material

Seit Ende 2010 haben wir bekanntlich 3 Flugzeuge weniger zu warten. Somit konnten die Wartungsarbeiten 2010/11 zügig durchgeführt werden. Bereits Mitte Januar waren 3 Flugzeuge zur Schlusskontrolle bereit und in der 2. Hälfte Februar schlussendlich der Rest unserer Flotte. Die Schlusskontrollen, die durch unsere CS-Kollegen P.A.

Walther und Peter Lacher abgenommen werden müssen, verzögerten sich, denn das CS-Team steht – wie die meisten Piloten – im Berufsleben und sie können auch diese Arbeiten nicht in 1. Priorität verrichten.

Das Einfliegen harzte – wie im Vorjahr – ebenfalls, die letzten Flugzeuge wurden erst Ende April eingeflogen. Für einzelne Flugzeuge standen schlichtweg keine Piloten zur Verfügung. Die Wartungscrew arbeitete pflichtbewusst und speditiv, obwohl bei mehreren Flugzeugen einzelne kleine Pendenzen – zum Teil aus den amtl. Prüfungen 2010 (!) - im Nachhinein erst im Frühjahr bemerkt und behoben wurden.

Die amtlichen Prüfungen sowie das Wägen der Flugzeuge verliefen ohne grössere Schwierigkeiten, doch immerhin mit einigen Remarks. P.A. Walther als Perfektionist und Schirmherr der recht komplexen Wägungen extrapolierte seine ausgefeilten Excelltabellen soweit, dass ich (und das BAZL) seine ‚Interpretation‘ nicht mehr nachvollziehen konnten. Eine Vereinfachung nach Vorgabe BAZL ist nötig.

Am 28.3.2011 konnte unsere ASK21 HB-1811 total neu lackiert und PU beschichtet von der Fa. FBS-Finish GmbH in Bruchsal abgeholt werden. Die Oberflächenerneuerungsarbeit wurde allgemein als sehr gut beurteilt. Leider erwischte das Capot bei FBS einen Hauch von Farbstaub. Es wird versucht, dieses Malheur im Winter zu beheben.



Fritz Krebs

Glücklicherweise blieben wir von grösseren Schäden verschont. Immerhin mussten diverse Lackschäden, teils erst in der Winterwartung, ausgebessert werden. Diese Reparaturen sind meistens aufwändig und können nur durch Fachleute wie Peter Lacher, P.A. Walther und ein kleines Hilfsteam ausgeführt werden. Glück hatte ein Pilot an den IBT-Tagen, als ein DUO-Capot zu Boden fiel. Der Rahmenschaden konnte durch die gleiche Equipe behoben werden.

Die eingebauten Rechner sind störungsanfällig und teils in die Jahre gekommen. Ein separates Spezialisten-Team unter der Leitung von Christian Walther evaluierte die neueste Generation. Bezüglich Gruppentauglichkeit, Budget, Installationsaufwand und Wartung mussten Kompromisse gefunden werden. Schlussendlich segnete der Vorstand im November einen Investitionsschub von über Fr. 26'000 (!) ab für neue Rechner des Typs LX7007c, 3 Stück für unsere DUOs und 2 Stück für beide DG800. In diesem Modell sind Flarm, Logger und Lufträume integriert. Siehe auch <http://www.lxnavigation.si/avionics>

Ein besonderes Merkmal widmen wir fortlaufend der Warnlackierung. An allen Flugzeugen wurden inzwischen orangeleuchtende Warnstreifen angebracht. Diese Arbeiten werden im Wartungswinter 2011/12 fortgesetzt und perfektioniert, u.a. an den beiden DG800 neuerdings mit gespritzten Rumpfnasen. Ein engagierter und intensiver Aufwand durch Peter Lacher und Markus Hirschi. Bereits hier ein grosses „Dankeschön“ meinen Kollegen!

Das Ausleihverfahren unserer Flugzeuge bedarf einer Verbesserung. Ein Versuch war noch nicht in allen Teilen befriedigend.

Seit 2 Jahren haben wir genügend Sauerstoff-Flaschen. Sie müssen jedoch alle 10 Jahre druckgeprüft werden und neu muss gleichzeitig obligatorisch ein Restdruckventil eingebaut werden, keine teure Sache. Hinzu kommt allerdings, dass unsere EDI-Druckreduzierventile beim Hersteller (USA) umgebaut werden, damit diese auf alte und neue

Flaschen passen. Leider wird der runde Anschluss-Flansch von einigen Piloten immer noch mit Werkzeugzangen angezogen. Falsch! Bitte nur von Hand, und es muss zu 100% abdichten.

Das Göttisystem bewährt sich grundsätzlich. Nicht jeder Götti nimmt seine Verpflichtungen und Aufgaben ernst, so wie unsere Vorbilder Erich Affolter, Role Bieri oder Peter Ryser u.a. Die Mithilfe beim Montieren, Demontieren (z.B. nötig beim Wägen und BAZL-Prüfen), periodisch reinigen des Cockpits usw. wäre zwingend nötig! Neue Göttis werden gebeten bei den oben genannten Vorzeige-Piloten ein Beispiel zu nehmen.

Es war immer vorgesehen, dass ich das Amt als Materialwart per Ende 2011 zur Verfügung stelle. Markus Hirschi sagte es mal so: „Materialwart? Kein Problem! ...du musst ja nur Material bestellen, Päckli schnüren, paar Mal auf die Post... that's it“. Trotz diverser Aufrufe wurde kein Nachfolger gefunden. Bruno Ruch hat nun zugesagt, dass er sich nach einer Einführungsphase im 2012 allenfalls zur Verfügung stellt. Notgedrungen (oder entgegenkommenderweise) verlängere ich meinen Job um 1 Jahr, jedoch ultimativ das letzte Mal.

Ferner hat unser Materialwart-Stv. Markus Hirschi als „angriffiger Universal-Handwerker“ (notabene mit eigenem Servicewagen) nun mehr Spass am Kassierposten, sprich Bildschirmarbeit. Ich habe überhaupt keine Freude daran, sehr schade! Aber ich begreife den jungen Papi, nun neben Mami seinen Sprössling zu ‚schöselen‘ und uns gleichzeitig die SG-Rechnungen vorzubereiten...

P.A. Walther will das umfangreiche und von ihm aufgebaute Dokumentationssystem – nebst seinem CS-Job - nicht mehr weiter à jour halten. Franco Robbiani hat uns zugesichert, diese wichtigen Daten ab Flugsaison 2012 nachzuführen.

Ich danke allen Kollegen und Rita, die im Rahmen des Wartungsteams stets dafür sorgen, dass im Frühjahr unsere Flotte flugbereit ist. Selbstverständlich sind auch das Instrumententeam, die Anhängercrew und ganz speziell unsere CS-Verantwortlichen P.A. Walther und Peter Lacher eingeschlossen. Nun hoffe ich, dass die neuen Rechner wie zugesichert ab Februar 2012 zügig eingebaut werden.

Fritz Krebs

Jahresbericht – Sekretariat

Das Alltagsgeschäft eines Sekretärs hat sich weiter Richtung Informatik verschoben - Adressen, E-Mails, Homepage. So haben wir kürzlich begonnen, auch das Tätigkeitsprogramm via Homepage - unter der Rubrik „Agenda“ - zu veröffentlichen. So können Informationen fortlaufend aktualisiert werden, mit dem angenehmen Nebeneffekt, dass Kosten gesenkt werden. Naturgemäss können solche Änderungen auch „Kinderkrankheiten“ haben. Wenn jemand Fehler entdeckt oder Anregungen zu Verbesserungen hat, bin ich dankbar um Mitteilung.



Peter Ryser Homepage hat sich sehr bewährt. Es soll als Beitrag zur breiten Information dienen - vorausgesetzt dass die Mitglieder davon Gebrauch machen.

Als Vertreter des Vorstands nehme ich Einsitz im „Runway Safety Team“ der Alpar. Dort werden Fragen und Vorkommnisse rund um den Flughafen, insbesondere auch den Bodenbereich betreffend, an jährlich zwei Sitzungen diskutiert. Vertreten sind in diesem Gremium alle Beteiligten des Flughafens und auch das BAZL. Ich denke, dass solche Zusammenkünfte nützlich sind, auch damit sich die Beteiligten kennen und gegenseitig das Verständnis für andere Anliegen gefördert wird. Sollten von Seiten unserer Mitglieder Fragen oder Anregungen in diesem Bereich anstehen, bin ich gerne bereit, diese dem Gremium zu unterbreiten.

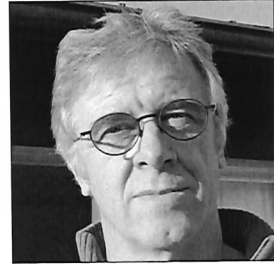
Cheffluglehrer

Es ist erfrischend mitzuerleben, wie sich in der SG-Bern die unterschiedlichsten Generationen begegnen und gemeinsam ihre Freizeit verbringen. Beispielsweise betrug der Altersunterschied bei den Schülern im vergangenen Jahr sagenhafte 52 Jahre. In diesem Fall war der reifere Schüler bereits einmal im Besitze einer Segelflugglizenz und hat

diese in Wirklichkeit nur reaktiviert.

Apropos Reaktivierung: Wäre da nicht die eine oder andere Pilotin (oder Pilot), welche nach einer grossen „Babypause“ wieder den Weg aufs Belpmoos finden könnte? Ich mag mich jedenfalls an Gesichter erinnern, welche ich gerne wieder in einem Segelflugzeug antreffen möchte. Viele haben sich höchstwahrscheinlich einmal mit den Argumenten von Zeit und Familie verabschiedet und eine Rückkehr in Aussicht gestellt. Möglicherweise fehlt da nur der richtige Impuls, den ich an dieser Stelle aussenden möchte.

Die Prüfung absolviert haben im vergangenen Jahr Bernhard Bärfass, Kevin Bürcher, Martin Leuch, Bruno Ruch und Kurt Wenger 2. Diesen Piloten möchte ich nochmals herzlich gratulieren und festhalten, dass die Zusammenarbeit aus der Sicht des hinteren Sitzes interessant und erfreulich war.



Kurt Wenger

Wann schaffen wir es, dass wir bei den Brevetierungen endlich wieder eine Segelfliegerin oder sogar Segelfliegerinnen aufzählen dürfen? Es kann doch nicht sein, dass bei uns nur alle 10 Jahre eine Frau den Weg ins Cockpit findet. Mag sich jemand erinnern, wann bei uns das letzte Mal eine Pilotin das höchste Testat absolviert hat oder könnt ihr euch sogar eine Fluglehrerin vorstellen?

Bei den Piloten haben Ivan Hausamman und Christoph Schläppi die Testatflüge und Alain Walther hat seine 150 Schulungsflüge als Fluglehrer-Praktikant abgeschlossen. In diesem Praktikum arbeiten momentan Peter Lacher und Christoph Schläppi. Beide haben die Ausbildung zum Fluglehrer letzten Sommer abgeschlossen. Auch für diese Meilensteine dürfen wir uns freuen.

Zum Schluss möchte ich mich bei allen für den guten Flugbetrieb bedanken. Zumindest im Segelflug dürfen wir auf eine reibungslose Saison zurückblicken.

Kurt Wenger

Kassier

Das Jahr 2011 stand aus Sicht des Kassiers ganz im Zeichen unserer neuen Datenbank. Diese wurde durch Christoph Schläppi in aufwändiger und ausdauernder Kleinarbeit programmiert. Dafür gebührt Christoph ein riesiges Dankeschön! Unsere doch sehr komplexe Tarifstruktur in eine benutzerfreundliche Datenbank zu verpacken war nämlich eine nicht zu unterschätzende Aufgabe. Die Arbeit mit dem neuen „Dädalus“ konnte im Frühling 2011 aufgenommen werden. Ein paar Kinderkrankheiten führten dazu, dass der erste Rechnungslauf mit etwas Verzögerung erfolgte. Mittlerweile läuft die Datenbank praktisch friktionslos und allfällige Fehler sind alleine auf Eingabemissgeschicke des Schreibenden zurückzuführen.



Daniel
Bernasconi

Das korrekte Ausfüllen der Startlisten und der Motorflugrapporte hat 2011 wesentlich besser funktioniert also noch im Jahr vorher. Dies hat mir das Nachführen der Datenbank sehr erleichtert. Dafür gebührt allen Listenschreibern ein grosses Lob. Gleichzeitig bitte ich darum, dass auch künftig alle Piloten und Pilotinnen die Listeneinträge, welche ihre Flüge betreffen, genau kontrollieren.

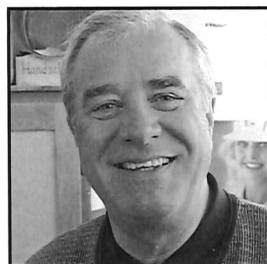
Die Abrechnung des Saanenlagers ist jedes Jahr eine knifflige Angelegenheit. Dies aufgrund anderer Tarife und der teilweise „Vermischung“ der Rechnungen mit anderen Gruppen. Dank der sehr guten Vorarbeit der Lagerleitung konnte ich diese Arbeiten aber ohne grössere Probleme erledigen.

Aufgrund diverser Veränderungen im Privatleben musste ich bekanntlich das aktive Segelfliegen vorläufig aufgeben. Dies hat auch zur Folge, dass ich mein Amt als Kassier früher als geplant abgeben werde. Ich danke allen Vorstandskollegen, besonders aber Christoph Schläppi und Hans Schaller, für die grossartige Unterstützung bei meiner Arbeit! Meinem Nachfolger wünsche ich immer die nötige Motivation und das Durchhaltevermögen beim Abarbeiten der nie endenden Startlisten....

Finanzer

Glücklicherweise hatten wir im abgelaufenen Jahr keine ausserordentlichen Schäden zu verzeichnen. Trotzdem haben wir mehr als Fr. 300'000.- für unseren Flugbetrieb ausgegeben.

Sorgen bereiten mir dabei die schnell in riesige Beträge ansteigenden Rechnungen für Wartung und Unterhalt der Motorflugzeuge. Vorbei ist die Zeit, in der das eigene Wartungsteam in der Winterzeit viele Arbeiten an den Motorflugzeugen selber und kostengünstig ausführte. Einerseits fehlen uns die qualifizierten Fachleute, welche neben der immer grösser werdenden beruflichen Belastung so manchen Abend im schlecht geheizten Hangar Wartungsarbeiten an Flugzeugmotoren und technischen Installationen ausführen. Andererseits zwingen uns immer strengere Vorschriften, praktisch alle Reparatur- und Wartungsarbeiten durch autorisierte Firmen mit Fachpersonal ausführen zu lassen. Glücklicherweise konnten wir zwei Experten ausbilden lassen, die nun autorisiert sind, selber ausgeführte Arbeiten an den Segelflugzeugen zu beurteilen und abzunehmen. Unvorstellbar die Situation, wenn jeder Lackschaden oder jeder abgenutzte Pneu auch durch externe Fachfirmen repariert werden müsste.



Hans Schaller

Finanziell sind wir durch die Einnahmen aus den Flugzeugverkäufen aus dem Vorjahr gut unterlegt gestartet. Diese Situation erlaubte uns ein paar Investitionen in Erneuerungen. Die Dimona hat einen neuen (Austausch)-Motor. Die beiden Robins werden mit ELT's ausgerüstet, so dass sie nächstes Jahr keine Einschränkungen für den Flugbetrieb haben, Batterien und Mikrofone wurden erneuert, und für einen ersten Teil der Segelflugzeug-Flotte wurde die Beschaffung neuer Rechner LX7007c beschlossen. Bei diesen Investitionen handelt es sich nicht um Begehrlichkeiten der unverschämten Art, sondern sie dienen der Aufrechterhaltung eines sicheren und geordneten Flugbetriebs.

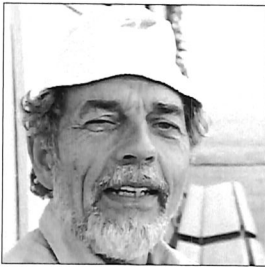
Herzlichen Dank all unseren Mitgliedern, welche Ihre Rechnungen fristgerecht bezahlen. Dieser Dank geht an die meisten unserer Mitglieder. Jeder verlegt mal eine Rechnung und erhält dafür einen Kontoauszug; dafür habe ich Verständnis. Dank diesen Mitgliedern gehen wir finanziell gesichert ins neue Jahr.

Weniger Verständnis und keine Freude habe ich an jenen paar Mitgliedern, die ihre Rechnungen nicht bezahlen. Einige muss ich richtiggehend beknien, bis sie endlich bezahlen, wozu sie sich verpflichtet oder

was sie konsumiert haben. Es sind immer die gleichen paar Mitglieder, aber leider stelle ich fest, dass die Zahlungsmoral jährlich etwas abnimmt.

Infrastruktur

Als „vorsaisonale Einstimmung“ habe ich wie üblich schon im Februar mit Hamid zusammen alle SG-Rettungsfallschirme neu gefaltet. Wir bitten Euch, diese immer mit der nötigen Sorgfalt zu behandeln! Anfang Saison empfang ich dann unsere neuen Gäste, nämlich zwei Piloten mit Ihrem Antonov-2 und wies sie auf ihren neuen Standplatz bei uns ein.



Marc Berthoud

Dann galt es, mit Kurt Wenger versuchshalber Markierungen zur korrekten Positionierung unserer Segelflugzeuge anzubringen.

Da in der Villa Thermik zwei Tage vor IBT das warme Wasser nur noch tropfenweise zum Hahn herauskam, musste ich in einer Blitzaktion mit dem Sanitärmoniteur unseren altersschwachen und verkalkten Boiler ersetzen.

Im Herbst ist dann auch noch unsere Benzinpumpe

ausgestiegen. Nach dem Einholen von verschiedenen Offerten erfuhr ich dann bei der Besichtigung mit dem Fachmann, dass die Anlage laut neusten Vorschriften nachgerüstet werden müsse, was dann die Aktion leider noch verteuerte.

Was mich aber viel grundsätzlicher beschäftigte, war die Veröffentlichung des neuen SIL-Planes (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt). Wie ihr ja sicher wisst, haben wir im Vorstand sofort reagiert und unsere Einwände deponiert. Wir kämpfen für möglichst gute Bedingungen, damit der Berner Segelflug sich auch in Zukunft positiv entwickeln kann!

Wenn sich die Herbstblätter verfärben, ist es Zeit für den traditionellen Bautag. Obschon viele SG-Mitglieder ferienabwesend waren, versammelte sich ein harter Kern von 50 „Krampfern“! Das gute Wetter verstärkte die Motivation natürlich noch, so dass viele Arbeiten erledigt werden konnten: Hecken schneiden, Pergola instand stellen, Fenster der Villa Thermik reinigen und teilweise neu kitten, Anhänger abdampfen, Start- und Landefeld-Markierungen erneuern, jäten, Hangartore schmieren etc. etc. Bei einem guten Mittagessen kam auch der

Gedankenaustausch nicht zu kurz. Nochmals zu den Hangartoren: Wir mussten eine abgerissene Führungsrolle neu montieren! Ich bitte alle, die Hangartore mit äusserster Sorgfalt zu bedienen! Sie dürfen nur einzeln verschoben und nur gezogen werden.

Kurz nach dem Bautag hatte ich dann eine wichtige Besprechung mit zwei Herren vom BAZL über die neusten Richtlinien für die Markierungen von Graspisten. Nach meinen Erklärungen zu unseren Abläufen im Schlepp- und Segelflugbetrieb und einer umfangreichen Begehung ergab sich, dass wir mit wenigen aber wichtigen Ergänzungen der bestehenden Markierungen weiterhin einen regelkonformen Betrieb durchführen können.

Leinaha hätte ich vergessen, Heizöl nachfüllen zu lassen, damit wir unsere Winteraktivitäten bei angenehmen Temperaturen ausüben können.

Zum Schluss danke ich all meinen Vorstandskollegen für die stets angenehme Zusammenarbeit trotz der vielen Arbeit mit meist sehr langen Sitzungen in einer schwierigen, aber spannenden Zeit.

Personaldienst

Wir haben immer noch zu wenig Personal für unseren überorganisierten Betrieb. Dass er überorganisiert ist, liegt nicht nur an unserem Angebot von zweieinhalb organisierten Flugtagen pro Woche, sondern auch an der Tatsache, dass wir auf einem Interkontinental-Flughafen Segelflug betreiben wollen. Gleichzeitig wird mit der Umstellung auf EASA die Fliegerei in allen Bereichen systematisch zu Tode administriert. Es wird alles umständlicher, teurer und... sicherer (?). Ich habe meine Zweifel, aber das hilft nichts. Wir müssen uns damit arrangieren. In unserem Verein setzt sich eine Mehrheit der Mitglieder mit einem bewundernswerten Aufwand für das Funktionieren der SG ein; häufig übertreffen die Arbeitsstunden die Flugstunden um ein Mehrfaches. Das ist unbefriedigend, aber wie die Situation verbessert werden könnte sehe ich leider auch nicht.

Die folgende Rechnung betrifft sowohl das vergangene wie auch das kommende Jahr. Ich mache sie mit den Zahlen für 2012, der Aktualität zuliebe. Wir bieten traditionellerweise organisierten Flugbetrieb am



Roland Bieri

Mittwochnachmittag, Samstag und Sonntag an. Dabei soll der Sektor Lima Bravo aktiviert werden können (was einen Flugdienstleiter bedingt) und wenn möglich Schulungsflüge angeboten werden (dann kommt noch ein Fluglehrer dazu). Vom 1. März bis am 31. Oktober werden es 94 Einsatztage sein – ohne Saanenlager und Intensivwochen. Wir haben gut 90 Aktivmitglieder, davon 8 im Vorstand, 12 Fluglehrer sowie 13 Schlepppiloten, die keinen Segelflug machen. 59 der Aktiven haben ein kleineres oder grösseres Ämtli, darin sind auch diverse „Mehrfachmandate“ enthalten. Es bleiben etwa 14 Piloten, die kein Amt bekleiden und deshalb „prädestiniert“ sind als Flugdienstleiter. Die Letzten beissen die Hunde, oder anders gesagt: Jeder dieser 14 müsste sich auf 6 bis 7 Einsätze pro Saison vorbereiten... Bei den 12 Fluglehrern wäre es noch je etwa ein Einsatz mehr (um alle organisierten Tage abzudecken). Der Durchschnittspilot der SG Bern flog übrigens in der letzten Saison 21 Stunden.

Ich, der Vorstand, die SG etc., wir können niemanden zu einem Einsatz zwingen. 6 Fluglehrer sind - nach 25 Jahren als aktiver Fluglehrer - „von allen Ämtern befreit“. Unser aufwendiger Flugbetrieb funktioniert letztendlich nur auf freiwilliger Basis. Wenn es also in der kommenden Saison in der Einsatzliste die eine oder andere Lücke hat, dann wisst ihr jetzt warum. Wenn es nicht mehr anders geht, müssen wir die organisierten Tage reduzieren.

So, genug gejamert. Ich wünsche mir und euch in der kommenden Saison gutes Flugwetter und damit mehr Flugstunden, damit das Verhältnis zum „in die Wolken gucken“ besser wird!

Statistik Segelflugzeuge

		Stunden		Starts	
		2010	2011	2010	2011
ASK 21	1766	104	155	312	422
ASK 21	1811	125	91	256	243
Discus	3022	45	66	32	73
Discus	3043	54	120	54	80
Discus	3044	44	84	44	75
DG 800	3299	102	157	25	53
DG 800	3358	107	102	44	35
Duo	3131	125	119	88	88
Duo	3362	93	123	95	99
Duo	3411	200	154	170	128
Total		999	1171	1120	1296

Flug von Belp ins Simmental, oder wie das Matterhorn ins Berneroberrland kam.

Flug vom 29.5.1999. Von Marco Robbiani

Wieder einmal ist ein guter Flugtag angebrochen, und wie so oft kämpfen die Mitglieder um die Flugzeuge. Jeder will immer nur mit dem besten Flieger in die Luft. Da sehne ich manchmal nach den alten Zeiten, wo wir noch einen Cirrus und eine ASW 19 im Flugpark hatten. Der Cirrus war mit seiner Gleitleistung nicht mehr der beste Flieger, und sein nervöses Pendelhöhenruder machte ihn auch nicht gerade beliebter. Mir persönlich kam der nervöse Flieger sehr entgegen, reagierte er doch genau auf meine Ruderausschläge und zudem stand er fast immer am Boden und wartete auf mich. Nur Markus Müller machte mir zwischendurch den Flieger streitig. Für meine bescheidenen Streckenflüge benötige ich ja noch nicht einen Superflieger. Also wir stehen am Flugplatz mit roten Köpfen und verteilen die Flieger. Ein Jungflieger fragt mich, ob ich einmal mit ihm den Weg von Bern aus ins Simmental erfliegen würde. Schöner und einfacher wäre das sicher mit einem Duo-Discus, aber eben es ist Hammer, und die Flieger sind alle bis auf die 21 besetzt. Na ja, für einen kleinen Flug ins Berneroberrland sollte auch eine 21 genügen. Also Flugzeug klar machen, Karte hervor und einigermaßen die Route vorbesprechen. Da wir ja nur eine kleine Stecke vorhaben, stehen wir auch im Schlepp hinten an. Bis wir in die Luft kommen, hat die Sonne unsere Landschaft schon sehr aufgeheizt, und die Thermik hat sich schon sehr stark entwickelt. Der Schlepp gestaltet sich zur meiner Freude sehr lebendig, das wird sicher ein guter Tag. An der Bütschelegg wird abgehängt und wir drehen in gutem Steigen unserer ersten Wolke entgegen. Mit genügend Höhe fliegen wir über den Leiterlipass ins Simmental, über der Schwindenegg drehen wir in Richtung Zweisimmen und Fliegen im Delfinflug Richtung Jaunpass. Das geht ja besser als ich gedacht habe, mein Jungpilot staunt über das kreislose Fliegen. Über den Chemiflüe drehen wir zwei drei Kreise, um in Richtung Spielgerten weiter zu Fliegen. Längst haben wir ab der guten Wetterlage unseren Flugplan geändert, das Wallis wollen wir uns nicht entgehen lassen. An der Spielgerte holen wir uns die nötige Flughöhe für den Weiterflug über das Albristhorn in Richtung Gemmpass. Am Grat vom Rotstock und Fitzer holen wir uns die vermeintliche Höhe, um über den Engstligengrat Richtung Gemmpass zu fliegen. Ich hab wohl in der ganzen Euphorie vergessen, dass wir

mit der ASK 21 fliegen und eben keinen Duo Discus. Für mich wird das Ganze zu knapp, die Sicherheit geht vor, wir drehen ab und fliegen zurück zum Rotstock und holen uns noch einige Meter dazu. Im zweiten Anlauf klappt es besser, und wir fliegen mit genügend Reserve Richtung Torrenthorn. Unsere Blicke ins Südwallis lassen uns erstrahlen, unser neues Ziel heisst Gornergrat. Die Überquerung des breiten Wallis gelingt uns so gut, dass es uns vergessen lässt, in welchem Flieger wir sitzen. Über dem Augstbordhorn fliegen wir direkt in Richtung Dom. Auch da können wir unser Flugzeug fast kreislos neben und über die Kreten jagen, es ist wahrlich eine Freude so zu Fliegen. Auf der Höhe des Dom erkundige ich mich einfach aus Interesse, wo unser Duo Discus steckt. Bei Zweisimmen, tönt es aus dem Lautsprecher. Ein anderer Clubkamerad erkundigt sich nach unserem Standort. „Wir fliegen gerade am Dom vorbei“ sage ich so selbstverständlich, wie wenn man fast bei jedem kleineren Flug da vorbei kommen würde. Zweite Frage: „Bist du mit dem Duo unterwegs?“ „Nein mit der ASK 21“. Nach einer kurzen Pause kommt ein „dummesiech“ über den Äther, ich betrachte diesen Funkspruch als ein Kompliment. Meinem Jungpilot erkläre ich, dass was wir heute erleben, ein aussergewöhnlicher guter Tag ist und eher zu den Ausnahmen-Tagen gehört. Nach dem Besuch des Gornergrats mit Blick aufs Matterhorn lasse ich meinen Jungpiloten nach Hause fliegen. Erkläre ihm auch noch die verschiedenen Möglichkeiten und Flugwege für einen Flug ins Südwallis und Gornergrat. Über dem Wannihorn bei Goppenstein holen wir unsere Abflughöhe für das Belpmoos. Durchs Kandertal, neben Niesen und Stockhorn fliegen wir oder besser gesagt jagen wir dem Belpmoos entgegen, wo wir den Abend gemütlich ausklingen lassen. Einige Daten zum Flug vom 29.5.1999 Start 14:09, Landung 16:54 In meinem Flugbuch habe ich noch diese Notiz dahinter gesetzt: „Nur 6 Thermikliffe benötigt bis zum Dom, hätten wir den Gemmipass beim ersten Anlauf überflogen wären es nur deren 5 gewesen.“ Wieso wir im Direktflug nach Hause geflogen sind und uns nicht noch ein wenig im Wallis umgeschaut haben entzieht sich meiner Kenntnis, vielleicht mussten wir ja unseren Flieger zurück bringen. Auf alle Fälle weiss ich jetzt, auch mit der ASK 21 kann man ans Matterhorn fliegen. Nietlisbach Hausi hat es ja zur Genüge auch mit dem Blanik gemacht, obschon ich mich in keiner Weise mit diesem Ausnahmeflieger messen respektive vergleichen möchte. Ich weiss noch, dass ich als Jungpilot einmal mit Hausi so einen Flug ans Matterhorn machen wollte. Eine Strecke, die damals ausserhalb meiner Vorstellungen lag. Doch dazu ist es leider nie gekommen. Nun, dafür habe ich heute einem Jungflieger zeigen können, was mit

unseren schönen Segelflugzeugen so alles möglich ist und was die Faszination an unserem Hobby ist.



1000 Kilometer – ein grosses Ziel

Gabriel Rossier - 22. Mai 2010

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

Seit einigen Tagen ist das Wetter wunderschön, und ich absolviere viele Flüge entlang der Alpen von Zürich nach Genf, Barcelona und so weiter. Allerdings sitze ich im falschen Flugzeug, nämlich im Cockpit des Airbus A320 der Swiss statt im Segelflugzeug, und ich bin sicher, dass das super Segelflugwetter nicht bis zu meiner Freizeit anhalten würde. Schlussendlich fahre ich am 22. Mai zum Segelflugplatz Bex (20 Kilometer südöstlich vom Genfer See). Das Wetter ist nicht mehr so gut prognostiziert, aber immer noch schön.

Wie an so einem Tag üblich, kommen unvorhergesehene Sachen dazwischen, wenn man von zuhause aufbrechen will. Deshalb komme

ich 30 Minuten zu spät auf dem Flugplatz an. Eine kurze Wetteranalyse zeigt, dass der Tag gut werden würde, aber kein Hammertag. Ich getraue mich trotzdem, das 1000-Kilometer-FAI-Dreieck in das LX7007 einzugeben und zu deklarieren. Man weiss ja nie, vielleicht wird es besser als erwartet? Der Endpunkt liegt in Le Sepey auf 1200 Metern, der Start auf 2200 Metern. Der erste Wendepunkt befindet sich im Alto Adige (Südtirol) etwas südöstlich des Lago di Resia (Reschensee). „N-Martel“ steht für nördlich Martello. Der zweite WP ist am Schluss des „Parcours du combattant“ beim südlichsten Teil der „Montagne de Coupe“.

Regen- und Schneerisiko

Die Meteo-Analyse zeigt leider ein Regen- und Schneerisiko am späten Nachmittag in Südfrankreich. Aber ich kenne diese Region viel besser als das Südtirol und das Engadin und würde den Schlussteil eigentlich lieber dort hineinlegen. So hoffe ich einfach, dass es nicht so schlimm wird. Ich komme am Flugplatz um 09:00 Uhr an. Nach dem Club-Briefing öffne ich den Anhänger um 09:20 Uhr und starte bei ganz blauem Himmel um 10:08 Uhr mit 100 Litern Wasserballast in meiner geliebten DG-800S «Golf Romeo» mit 18 Metern Spannweite (rechts). Der Flugzeugschlepp bringt mich zum Startpunkt „Le Sepey“, dort justiere ich die Höhe, so dass ich am Abend nicht zu hoch ankommen muss, also leicht unter 2200 Meter. Es ist 10:21 Uhr. Dann geht es Richtung Villars-Le Mailleret, wo ich die erste Thermik erwarte. Der erste Bart ist schon 0,5 m/s stark; dann gibt es eine kleine Pause, und die nächste Blase ergibt sogar 0,9 m/s. Wahrscheinlich wäre ein Start zehn bis 15 Minuten früher ideal gewesen, aber wenigstens verliere ich nicht zu viel Energie am Anfang des Fluges.

In 2560 Metern fliege ich ab in Richtung Wallis. Es gibt nur ganz kleine Cumuli, aber es trägt mich ohne grossen Zeitverlust wieder auf 2500 Meter. Die erste Überraschung kommt am Eggishorn, wo es fast nicht steigt unter dem letzten sichtbaren Cumulus. Das Goms ist blau, ohne jegliche Markierung. Es geht aber trotzdem relativ gut mit 2 m/s auf 3000 Meter. Andermatt ist ebenfalls wolkenlos, nur Richtung Disentis/Rheintal sind einzelne kleine Cumuli erkennbar, aber ziemlich tief, schätzungsweise auf 2600 Meter. Richtung Tessin sieht man in der Ferne kleine Cumuli mit einer Basis von zirka 3500 Metern. So entscheide ich, via Nufenenpass die erste Wende anzupeilen.

Das Bedrettototal ist ganz ruhig. Auf der Höhe von Ambri habe ich den ersten schönen Aufwind des Tages, der mich um Punkt 12:00 Uhr mit 3,4 m/s auf 3200 Meter bringt. In meinem Zeitplan war 12:00 Uhr am Furkapass vorgesehen, also liege ich leicht besser als geplant.

Der Flug nach Martello führt via Mesocco, nördlich an Chiavenna vorbei, über den Malojapass, Samaden, Livigno zum Wendepunkt. Meine Operationshöhe liegt zwischen 3300 und 3600 Metern mit Aufwinden von 2 bis 3,5 m/s. Also läuft es wie geplant: Es geht gut, aber es ist kein Hammertag. Um 13:15 Uhr ist Martello erreicht, 15 Minuten vor meinem Plan.

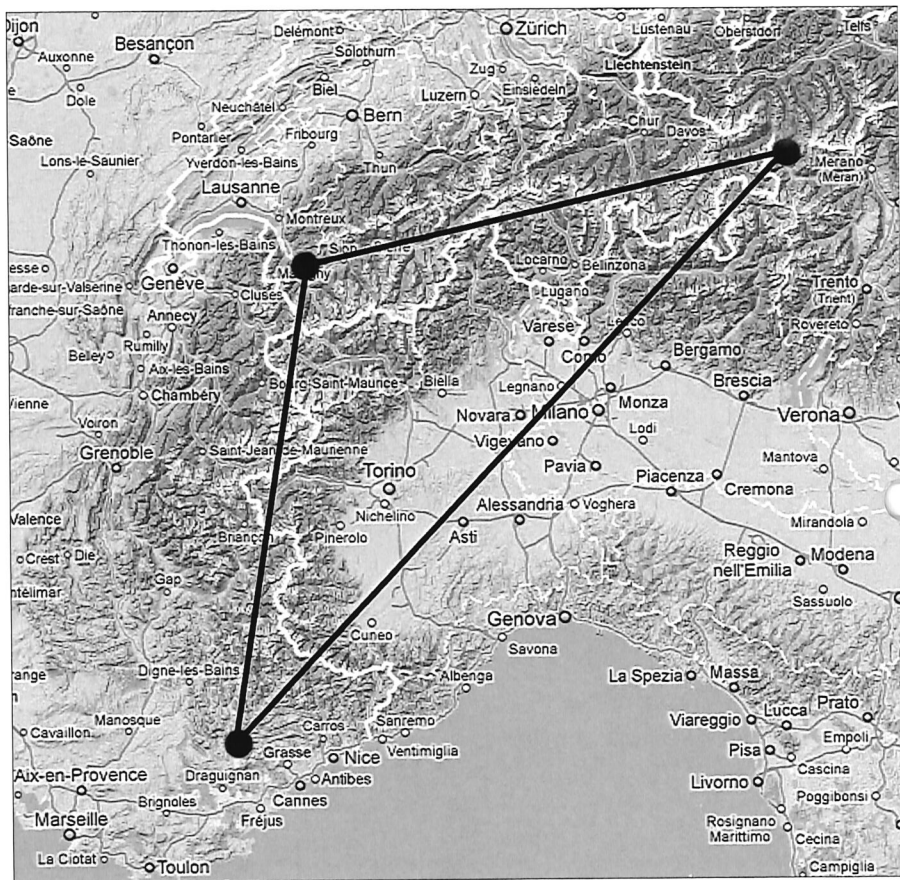
Kurz nach dem Wendepunkt finde ich einen der besten Aufwinde des Tages: 1000 Meter Höhengewinn mit durchschnittlich 4,1 m/s. Bei der Ankunft in Chiavenna sieht der Weg via Locarno südlich am Matterhorn vorbei und direkt ins Aosta-Tal gut aus. So spare ich viele Kilometer und bin auf diesem Abschnitt sehr schnell unterwegs, mit Aufwinden zwischen 3 und 4 m/s. Dann kommt der Umweg um das Gran Paradiso-Sperrgebiet. Hier läuft es leider nicht sehr gut, und ich komme nur langsam ins Vallee de l'Isere. Bei der Staumauer von Tignes finde ich glücklicherweise einen 4 m/s-Aufwind. Nun aber nichts wie los ins Maurienne-Tal! Auf 3600 Metern nehme ich Kurs über den Col d'Etache ins Gebiet von Briançon.



Ich riskiere eine Aussenlandung

Leider hatten die französischen Meteorologen recht mit ihren Prognosen. Von Briançon nach Süden sieht es ziemlich bedeckt aus, mit einzelnen Regen- und Schneeschauern und nur noch ein paar Sonnenflecken. Alain Girardet mit seinem Nimbus 4DM, Segelflugkamerad

aus Bex, ist auch in diesem Gebiet unterwegs. Er meldet mir, dass es nach vorne zu schlecht aussieht; er kehrt deshalb ins Wallis zurück. Ich habe am folgenden Tag auch noch frei und kann somit das Risiko einer Aussenlandung eingehen. Schon kurz vor St. Crepin treffe ich auf die ersten Regentropfen. Am Guillaume steigt es nur noch mit 1,5 m/s und der Parcours liegt zum Teil ebenfalls im Regen. Beim Cheval-Blanc scheint jedoch wieder die Sonne, und die Thermik bringt mich mit zwei Metern auf 2800 Meter. Die Coupe trägt wegen einer Ostwindkomponente überhaupt nicht. Also, direkt zum Wendepunkt und zurück in die gleiche Thermik. Leider wird die Wolkenabdeckung immer stärker, und ich finde nur noch 1,5 m/s. Aber ich habe den Wendepunkt um 17:23 Uhr umrundet, mittlerweile eine Stunde vor meinem Plan. Der Parcours trägt kaum, und ich muss am Schluss sogar den Hangaufwind des Morgon ausfliegen. Am Tête de Lucie geht nichts und ich



muss mich entscheiden, ob die westliche Route oder der Weg via St. Crepin die bessere Lösung ist. Richtung Gap und Grenoble gibt es viel mehr Sonne und wahrscheinlich keinen Regen, aber es sieht alles sehr tief aus, unter 2000 Meter ganz sicher. Richtung St. Crepin und Les Ecrins schneit es leicht, aber die Untergrenzen scheinen viel höher zu liegen. So fliege ich über den Tête de Fouran zum Tête d'Amont. Es sieht schlecht aus: überall leichte Schneefälle zwischen St. Crepin und den Ecrins. Ich denke schon an eine Übernachtung in St. Crepin! Aber ich gebe nie auf, solange ich in der Luft bin.

Schnee auf der Flügelvorderkante

Überraschend, mitten zwischen den leichten Schneefällen, finde ich kurz vor dem Tête d'Amont einen Aufwind, der mich mit 1,8 m/s auf 3600 Meter bringt. Die Flügelvorderkante ist von einer mindestens einen Millimeter dicken Schneeschicht bedeckt, und das Flugzeug fliegt nicht mehr so schön. Bei den Ecrins komme ich endlich aus den Schneefällen heraus und kann sogar auf 3800 Meter steigen. Der Schnee auf den Flügeln ist in zehn Minuten sublimiert. Ein kurzer Blick auf mein LX bestätigt mir, dass ich mit dieser Höhe über die Maurienne und den Col des Encombres fliegen kann. So komme ich bis in die Tarantaise. Schon wieder eine schwierige Wahl: Richtung Petit St-Bernard-Courmayeur, also südlich am Mont Blanc vorbei, sieht es sonnig aus, aber nach Pralognan gibt es keinen Cumulus mehr. Ich entscheide mich deshalb, links Richtung Albertville zu fliegen. Dort ist die Basis tiefer. Es gibt zwar ein paar Regenschauer, aber auch noch etwas Sonne. Nur mühsam komme ich weiter. Der Wasserballast wird entleert, und ich nehme auch das kleinste Steigen mit. Glücklicherweise gibt es leichten Hangaufwind, doch meine Arbeitshöhe wird immer geringer. Ich bin nur noch 2000 Meter hoch. 0,7 m/s bei Mégève bringen mich wieder auf 2600 Meter, o.k., mit dieser Höhe sollte es knapp bis nach Bex reichen. Ich möchte aber Le Sepey mit 1200 Metern überfliegen, dazu fehlen noch 500 Meter!

Der letzte Bart steht vor dem Gletscher

Vor dem Mont Blanc scheint die Sonne wieder etwas mehr. Doch beim Prarion ist trotz Sonne alles tot, erst beim Brévent hole ich mühsam 120 Meter mit 0,6 m/s. Es beginnt zu regnen. Vor dem Eingang ins Argentière-Gletschergebiet gibt es eine dunklere Zone. Mit dem Wind könnte es steigen, hoffe ich. Es regnet auch dort leicht, aber trotzdem steigt es tatsächlich: Mit 0,9 m/s hole ich langsam die Endanflughöhe. Auf knapp 2700 Meter beginne ich den letzten Gleitflug über 45 Kilometer.

Vor dem letzten Wendepunkt werde ich schlussendlich nur mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 76 km/h geflogen sein. Ich glaube es trotzdem noch nicht ganz: Der 1000-Kilometer-FAI-Flug war mein Traum. In 20 Minuten wird er Wirklichkeit...

Die Ziellinie wird um 20:51 Uhr überflogen, sechs Minuten später lande ich in Bex. Nach der Landung behaupten die Segelflugkollegen, dass es wahrscheinlich ein neuer Schweizer Rekord ist. Nach dem Putzen und Versorgen des Flugzeugs schaue ich selbst im Internet und sehe den aktuellen Schweizer Rekord für einen FAI-Dreiecksflug bei bislang 880 Kilometern. Also, dieser Flug wird angemeldet!

Überraschung!

Aber nicht im positiven Sinn. Worauf man sich bei Starkwindlagen gefasst machen muss.

Der Autor stammt nicht aus der SG Bern und möchte anonym bleiben.

Es passierte 1988, bei einem Streckenflug im Rahmen des Vinon-Wettbewerbes. Auf dem Rückflug von Albertville (1. Wendepunkt) war ich im Spitzen-Pulk mit etwa 5 Flugzeugen. Infolge eines extrem starken Talwindes (Mistral) konnten wir im Maurienne nirgends mehr richtig steigen. Wir flogen an der N-Seite des Tales, immer zwischen 1900 und 2100mM, Richtung Sollières. Dort sah es optisch sehr gut aus und, falls die Optik täuschen sollte: für eine AL in Sollières hätte die Höhe allemal gereicht. Kurz vor Modane hatte ein NM-Mitglied, welches unmittelbar vor mir flog, einen Strömungsabriss. Ich sah, wie er eine steile Runse „runterpfeilte“ und dann sein Flugzeug wieder abfangen konnte. Wegen der Turbulenzen waren wir vorher schon sehr schnell geflogen und jetzt, nach diesem Ereignis, natürlich noch schneller. Etwa 10 Min. später passierte mir dasselbe. Mit nachweislich 135 km/h (Peter Zander hat meinen Rechner nachträglich ausgelesen) hatte ich von einer Sekunde auf die andere einen Strömungsabriss. Ich konnte das Flugzeug abfangen (es war nicht das 1. Mal, dass mir so etwas bei Mistral passierte), hatte jedoch das Pech, dass der Steilhang unterbrochen war durch eine Terrasse mit hohen Tannen. Trotz vollem Ziehen reichte es nicht mehr über die Tannenwipfel hinweg. Ich zielte mit ca. 160 km/h zwischen 2 Tannen durch, kam tatsächlich durch,

doch die Flügel waren stark beschädigt: keine Randbogen mehr, ein Riesenloch an der Flügel Nase etwa 3m vom Rumpf entfernt, mehrere andere, kleinere Schäden an den beiden Flügel Nasen. Mein Ventus war aber noch fliegbar. Unter mir eine Horror-Vision: ich war mitten über der Stadt Modane. Weit und breit keine AL-Möglichkeit, und der Ventus sank rasant. Ich entschied mich rasch für einen Fallschirmabsprung, konnte den Ventus aber nicht einfach auf die Stadt fallen lassen. Ich flog also Richtung Mt.-Cenis-Tunneleingang, wo keine Häuser waren und dort stieg ich dann mit knapp 200m Grund aus. Da ich sehr tief war, musste ich ein spezielles Absprungsverfahren wählen: nach dem Haubenabwurf drehte ich mich im Cockpit, richtete mich, mit Blick nach hinten, auf und zog den Fallschirm noch im Flugzeug. So konnte



sich der Schirm im Höhenleitwerk nicht verfangen. Es funktionierte und ich wurde sanft aus dem Flugzeug hochgezogen. Nach 15-20m war der Ventus im Stall, drehte sich auf den Rücken und vrillte in den Boden, ohne Schaden anzurichten. Etwas später landete auch ich, wurde durch den starken Wind (über 80 km/h) jedoch sofort weggerissen und auf steinigem Boden etwa 200m weggeschleift. Erst als sich der Schirm in einem Busch verfang, kam auch ich zum Stillstand (mit einem Trümmerbruch des 1. Lendenwirbels, welcher erst 4 Wochen später diagnostiziert wurde.....). Im kleinen Lokalspital in Modane hat man das nicht gemerkt. Es wurde mir lediglich gesagt, ich hätte starke Rückenprellungen, die nach ca. 2-3 Wochen verschwinden werden. Ich habe dann noch geholfen, die Trümmer meines Ventus in den Hänger zu verladen und bin noch 6 Std. mit dem Hänger nach Hause gefahren.

Fazit: Obwohl ich sehr „cool“ alles richtig machte (der grosse Schrecken kam erst in der Nacht, im Spital von Modane), habe ich sehr viel Glück gehabt! Mein Rücken ist, nach 2 Operationen, besser beieinander als je zuvor. Bei Starkwindlagen (Nord- oder Südföhn) gibt es, zwar sehr selten aber eben doch, extrem starke Rotor-Abwinde, bei denen man das Flugzeug nicht mehr voll unter Kontrolle haben kann. Die einen haben das schon erlebt, die anderen nicht (und glauben es erst, wenn sie es, früher oder später, selbst einmal erleben). Jeder derartige Unfall muss natürlich auch psychisch verarbeitet werden. Ich habe mir damals fest vorgenommen, bei Föhn keine Streckenflüge mehr zu unternehmen sondern, wenn überhaupt, nur noch Lokalflüge. Bis heute habe ich mich auch strikt daran gehalten und werde es weiter tun.

Der damalige Cheffluglehrer hat mir nach diesem Unfall „die gelbe Karte gezeigt“. Er vertrat die Ansicht, dass ein „Flugzeug-Kommandant“ so zu fliegen habe, dass er sein Flugzeug unter allen äusseren Bedingungen voll unter Kontrolle haben müsse. Einige Jahre später ist ihm dasselbe passiert... im Doppelsitzer, zusammen mit einem anderen Fluglehrer..

Gelobt wurde ich dagegen von einem Angehörigen der französischen „Police de l'air“, welcher zufällig das Ganze, inkl. Absprung, vom Boden aus mitverfolgt hat. Dieser hat dann auch gleich die Untersuchung geleitet und, mit mir zusammen, die seitenlangen Berichte für „Paris“ verfasst. Im Inneren des Flügels, welcher an der Nase aufgerissen war, wurde übrigens jede Menge Tannennrinde gefunden. Erst dann glaubte er mir die „Story“ voll....

Segelfluggruppe Bern

Tätigkeitsprogramm 2012



Monat	Datum	Zeit	Was (Ansprechperson)
Februar	23.2	19.30 Uhr	Hauptversammlung Villa Thermik
März	3.3	09.00 Uhr	Montagetag (F. Krebs) / Einfliegen
	14.3	20.00 Uhr	Pilotenbriefing / Motorflug- und TMG-Pilotenrapport Bitte Ausweis und Flugbuch mitbringen!
	17.3	19.00 Uhr	Ansaufen Villa Thermik (Bernhard Gerber)
April	9. - 13.4	Mo-Fr	1. Intensivwoche Schulung (P. Keller)
Juni	9.6	09.00 Uhr	IKARUS Jugendtag mit BAeC (H. Wiehl)
	18.6 – 22.6	Mo-Fr	2. Intensivwoche Schulung (E. Affolter)
	30.6 – 21.7		Saanelager
Juli	14.7	19.30 Uhr	Saanelager-Fest im Landhaussaal (P. Dürig)
	21.7	19.00 Uhr	Schlussbräteln im Mösli
August	17.8	19.00 Uhr	Grillparty Berner Aero Club, Villa Thermik (P. Dürig)
September	15./16.9.	09.00 Uhr	Windentage Training/Brevet
Oktober	06.10.10	09.00 Uhr	Bautag (M. Berthoud)
	(3.-7.10.) offen	Mo-Fr	3. Intensivwoche
November	3.11	09.00 Uhr	Demontage, Beginn Baubetrieb (F. Krebs)
	10.11	19.00 Uhr	Absaufen (B. Gerber)
Dezember	Noch offen	19.00 Uhr	Altjahresapéro und Essen mit Gästen
2012	Daten	provisorisch	
Februar 2012	Noch offen	09.00 Uhr	Montage / Fluglehrer Refresher
	Noch offen	19.30 Uhr	Hauptversammlung
	Noch offen	09.00 Uhr	Pilotenbriefing

Vorbehältlich der Genehmigung durch die HV

Schweizer AERO-REVUE Suisse

6

Bern, Juni 1955
30. Jahrgang



Photo Helmut

Pentecôte au sommet du Rigi

Le pilote Karl Suter sur S-17 et le chef de vol Joseph Blum. Ce qu'on appelle l'esprit de la Pentecôte.

Pfingsten 1955 auf Rigi-Kulm

Pilote Karl Suter auf S-17 und Fliehkopf Joseph Blum. Mit Suter und Blum.

Pentecoste sul Rigi

Il pilota Karl Suter a bordo di un S-17 e il capo di volo Joseph Blum. Un cavo elastico e un'a-