

SG BERN

GLIDER NEWS
DEZEMBER 94

Termine

Vorstandssitzung	5.12.94	1900 h	Clublokal Rest.Flughafen
Vorstandssitzung	9.1.95	1900 h	Clublokal Rest.Flughafen
Theorie Flugbetrieb	24.1.95	1930 h	Clublokal Rest.Flughafen
GPS Grundtheorie	31.1.95	1930 h	Clublokal Rest.Flughafen
Vorstandssitzung	6.2.95	1900 h	Clublokal Rest.Flughafen
GPS Grundtheorie	9.2.95	1930 h	Clublokal Rest.Flughafen
Hauptversammlung	3.3.95	1900 h	Restaurant Linde Belp
Theorie Flugbetrieb	7.3.94	1930 h	Clublokal Rest.Flughafen
Fluglehrersitzung	10.3.95	1930 h	
Montage	11.3.95	0900 h	Belpmoos
Schleppilotenrapport	11.3.95	1400 h	Villa Thermik

Impressum 4/94

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

Erscheinungsdaten: Jeweils erster März, Juni, September und Dezember
Adresse für Beiträge: Peter Dürig, Sprengerweg 15, 3084 Wabern
Telefon 961 18 78 / 077 51 78 71

Eingabeschluss: Für letzte, kurze Meldungen 16 Tage vor dem Erscheinen.

Bildbeiträge unbedingt wesentlich früher!

Satz & Layout: Christoph Hammerschlag
Litho: Erwin Boschung

UNSERE DIENSTLEISTUNGEN

- Heliographie Positivpausen, Transparentpausen, Polyesterfilme
- Druckerei Offsetdruck bis A3, Mehrfarbendruck auf Couverts, Formulare, Garnituren Visitenkarten, Hochzeits- und Geburtskarten, Weihnachts- und Neujahrskarten, individuelle Beratung und Schriftsatz, Prägedruck auf Papier und Werbeartikel, auf T-Shirts, Glas, Keramik, Leder, Holz, Metall
- Kopierservice Fotokopien, stufenlose Vergrößerungen und Verkleinerungen, Kopien auf diverses Papier, auch beidseitig, Selbstbedienungsapparat
- Laserfarbkopien auch direkt ab Dia, bis Format A3, Zoom von 35% bis 400%, hervorragende Bildqualität
- Grosskopien bis 92 cm Breite ab Rolle, Papier, Transparent, Polyfilm, stufenlose Verkleinerung und Vergrößerung
- Plotterservice farbig bis 90 cm Breite ab Rolle oder DIN-Formate bis A0
- Papeterie Spezialitäten für Büro und Privatbedarf, Ausstellung im Geschäftslokal, Fotoservice
- Finitionen schneiden, falten, lochen, kleben, heften, Spiral- und Thermobindungen
- Kundenservice Abhol- und Zustelldienst kostenlos auch von Papeterieartikeln



Helio-Rekord Kala AG
Papeterie Papillon

Morillonstrasse 86 3007 Bern
Telefon 971 53 58 Telefax 971 43 20



Captain's Corner

Liebe Mitglieder
Liebe Freunde des Segelfluges

Während der ganzen Saison habe ich mir Gedanken gemacht, weshalb wir so viele Zwischenfälle im Flugbetrieb zu verzeichnen hatten. Es sind mir folgende Punkte aufgefallen:

1. Mangelndes Flugtraining

Viele Piloten fliegen seit Jahren mit minimalem Training. Dies meist aus beruflichen oder familiären Gründen.

Weil das aktuelle Training fehlt, müssen die Piloten ihre Aufmerksamkeit der „mechanischen Fliegerei“ widmen, für Checks und Luftraumüberwachung finden sie fast keine Zeit mehr. Was bei einem Seildurchhang oder Seilriss in Bodennähe geschieht, wage ich mir nicht auszumalen. Unter solchen Umständen entsprechen die Anflüge und Landungen auch nicht den fliegerischen Grundanforderungen. Wer sich während eines Fluges immer wieder gestresst fühlt, sollte nach den Gründen suchen und diese mit einem Fluglehrer besprechen.

2. Mangelnde Fachkenntnisse

Wie steht es mit der Weiterbildung beim Segelfliegen? Wann habt Ihr zuletzt einen Kurs besucht, ein Lehrbuch gelesen oder in einem Flugzeughandbuch nachgeschlagen? Um beruflich auf dem aktuellen Stand zu bleiben, müsst Ihr Euch auch dauernd weiterbilden. Dies sollte auch fürs Segelfliegen gelten. Speziell vor Saisonbeginn studiere



ich vermehrt die Flugzeughandbücher, um optimal vorbereitet zu sein. Jedes Jahr finde ich neue Details, welche mir bisher nicht aufgefallen sind. Wie sieht es mit der Checkliste aus? „Sicherheitshöhe erreicht“, wann melde ich dies dem Fluglehrer in der Schulung? Melde ich dies immer für mich alleine und weiss ich vor der erreichten Sicherheitshöhe, wo ich im Falle eines Seilrisses oder eines Motorsausfalls landen kann? All diese Vorbereitungen könnten einmal von lebensrettender Bedeutung sein.

3. Persönliche Verantwortung

In der heutigen Zeit wollen viele keine Verantwortung mehr übernehmen. Die Schuld an einem Missstand wird immer zuerst bei den anderen gesucht. So ähnlich ist es auch in der Segelfluggruppe Bern. Wenn etwas

passiert, heisst es sofort, der Vorstand hätte halt...". Eine sehr einfache und bequeme Einstellung. Ich akzeptiere dieses Verhalten aber nicht. In den neuen Betriebsvorschriften wird die persönliche Verantwortung vermehrt angesprochen. Es werden keine Pauschalansschuldigungen mehr akzeptiert. Bei entsprechenden Ereignissen wird der Fall mit den Verantwortlichen genau abgeklärt. Der Verantwortliche ist immer der Pilot in command". Dieser muss sich vor dem Flug mit den nötigen Informationen versehen. Wer dies nicht kann oder will, ist in der Fliegerei am falschen Ort.

Es ist mir aufgefallen, dass einige Mitglieder für das allgemeine Wohl der Gruppe sehr viel tun müssen, und zwar in einem unhaltbaren Verhältnis. Bitte helft mit, diese Verhältnisse zu ändern.

ALS PILOT SELBSTÄNDIG UND EIGEN-
VERANTWORTLICH FLIEGEN.
ALS GRUPPE GEMEINSAM AUFTRE-
TEN UND HANDELN.

Das Flugjahr 1994 geht zu Ende. Es wäre schön, wenn Ihr Euch während der Winterzeit Gedanken über meine Zeilen und unser gemeinsames Motto machen würdet, um mit neuen Vorsätzen in die Saison 1995 zu starten.

Markus Wymann, Präsident

Möchte noch jemand.....

eine Spende einlegen für die Rettung der alten Segelflugfilme?

Dann kann man sich in die Reihe der 60! bereits zu den Sponsoren gehörenden SGler und Innen einordnen. Aus der ganzen Schweiz sind bis Ende Oktober total 168 kleine und grössere Rettungsbeiträge in der Höhe von total Fr. 11'030.- auf das Rettungskonto "Filmmaterial Segelflug Schweiz" eingegangen.

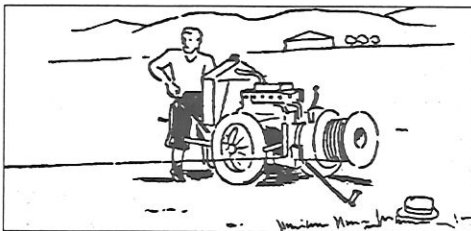
Mit dem Betrag des "anonym sein wollenen" Spenders von Fr. 10'000.- ergibt dies bereits eine Summe von Fr. 21'030.-

Nun fehlen noch ca. Fr. 10'000.- Es wäre ja gelacht, wenn wir diesen Betrag zusammen nicht auch noch aufbringen könnten. Ist Dein Beitrag auch schon dabei?

Einzahlungen auf das PC-Konto der SG-Bern 30 - 11494 - 1 mit dem Vermerk: "Rettung Filmmaterial Segelflug Schweiz" sind weiterhin herzlich willkommen.

Mit bestem Dank!

Peter Dürig und die nachkommenden Segelfliegergenerationen.

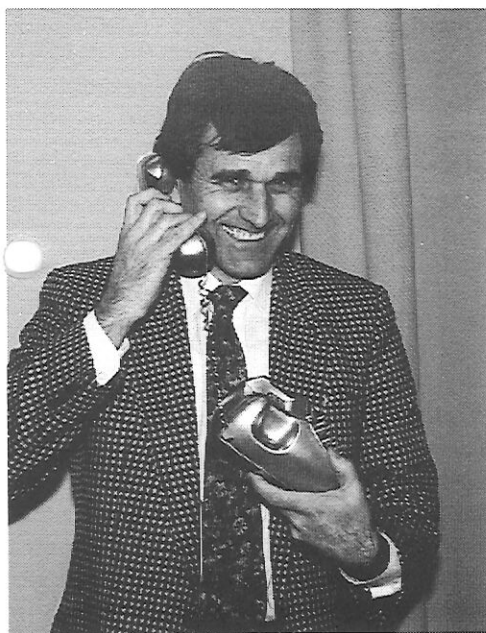


Neues vom Segelflugverband

Am 22. Oktober fand die diesjährige Generalversammlung des Segelflugverbandes der Schweiz statt. In diesem (unseren) Verband sind 3842 Segelfliegerinnen und Segelflieger zusammengeschlossen. Vertreten wurden die Pilotinnen und Piloten durch die anwesenden 43 Obmänner oder Präsidenten oder deren Stellvertreter.

Der Präsident ad interim Benno Lüthi würdigte vorerst die Verdienste von Georges Bovier, welcher sein Amt aus beruflichen Gründen nicht mehr ausüben kann.

Ebenso wurde Peter von Burg mit entsprechender Würdigung aus seinem Amt entlassen. Als Ersatz für George Bovier wurde Benno Lüthi zum neuen Präsidenten des Segelflugverbandes gewählt. Neu in den Vorstand wurden Bernard Tissot, Morges und Jürg-Yves Böni, Zürich (PR) in den Vorstand berufen.



Aus dem Aktivitätsprogramm gibt es die folgenden Schwerpunkte zu vermerken:

Die Breitenförderungskurse 1994

waren ein voller Erfolg. Von den 67 angemeldeten Piloten konnten nur gerade 47 berücksichtigt werden. Dazu wurden 25 Fluglehrer für die Instruktion aufgeboten.

Für 1995 sind die beiden Kurse bereits fixiert:

Grundkurs: St. Stephan, 12. Juni - 23. Juni
(jeweils Mo - Fr)

Kurs 2: St. Auban, 13. - 26. August
(A. Hirzel)

Die Schweizermeisterschaften

der kommenden Jahre sind teilweise fest vergeben:

1995:	Buttwil
1996:	Amlikon mit Winde und FS
1997	Sameden WS und FS
1998	Schänis
1999	?
2000	Bern (Vorgesehen)

WM 1995

Die Flugzeuge für die WM Teilnehmer 1995 sind bereits auf dem Weg nach Neuseeland. Teilnehmer: E. Inäbnit, Simon Leutenegger, Fridolin Hauser.

Finanzen

Die Beiträge für den Segelflugverband bleiben für 1995 unverändert. Es gilt zu beachten, dass der Aeroclub jeweils alle Clubbeiträge mit einer Gesamtrechnung einzieht. Das heisst, dass auch die Beiträge an Aeroclub und Segelflugverband etc. damit fällig werden. Bei Unklarheiten wende man sich

zuerst an seine Segelfluggruppe, bevor das Zentralsekretariat in Luzern mit Fragen bombardiert wird.

PR/Information

Ab Februar 1995 werden alle Mitglieder des Segelflugverbandes mit der Aerorevue jeweils auf einer Doppelseite über Segel-

flugspezifische Belange informiert werden. Redaktor dieser Beilage ist der Neugewählte Jürg-Yves Böni.

Übrigens steht das AeCS Sekretariat in Luzern allen Segelfliegern jederzeit gerne zur Verfügung. Jedoch gilt es zu bedenken: Jeder Anruf erhöht die Kosten für uns!

Vorstandssessen.....

einmal anders!

An einem wunderschönen Sonntag im Herbst, man schrieb den 9. Oktober 1994, traf der Vorstand sich zum einmal im Jahr stattfindenden "Vorstandssessen". Leider konnte von Markus nicht der komplette Vorstand im Bären in Ersigen begrüsst werden. Absenzen wegen Krankheit und wichtigen Geburtstagsfeiern mussten zur Kenntnis genommen werden.

Nach einem vorzüglichen Essen bestieg der wohlverpflegte Vorstand den mit 2 PS betriebenen Transportwagen.

Die Route führte uns im gemächlichen Tempo von Ersigen in Richtung Kirchberg. Unser Ziel, die Emme mit den Verbauungen (den sogenannten "Ämmebire"), war nach etwa einer Stunde Fahrt durch Feld

und Wald bald erreicht. Durch die reizvolle Landschaft des Mittellandes erreichten wir via Niederösch unseren Ausgangspunkt bei anbrechender Dunkelheit wieder.

Unserem Organisator Markus Wymann und unserem Kutscher H. Bärtschi danken wir an dieser Stelle ganz herzlich!

PD



Weiterbildungsprogramm Winter 1994 / 95

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Unsere "Leistungs- und Hochleistungs-Pferde" geniessen zur Zeit den sicher wohlverdienten Winterschlaf. Die Reiter sollten jedoch die Zeit nutzen, um sie im Frühjahr voller Kraft wieder im Zaum halten zu können. Um dieses Ziel zu erreichen, offerieren wir Euch ein aus folgenden Themen bestehendes Programm.

Beide Kurse werden zweimal durchgeführt.

Anmeldeschluss: 22. Jan. 1995

Dieser Kurs vermittelt eine allgemeine Einführung in die Handhabung eines GPS. Danach werden einige praktische Übungen durchgeführt.

Im Kurs werden nur die Geräte GARMIN 55, 95 und 100 behandelt.

Jeder Teilnehmer sollte nach Möglichkeit sein eigenes GPS-Gerät mitbringen.

1. ALLGEMEINE THEORIE ZUM FLUGBETRIEB

Kursdaten: 24. Jan. 1995
7. März 1995
Kursort und Zeit: Flughafenrestaurant
Clublokal 19.30 h
Kurskosten: gem. Weisung 10
Betriebsreglement
Anmeldeschluss: 16. Jan. 1995

Dazu einige Stichwörter: Briefing, Volten, Sektoren-Aktivieren, Funkverkehr, C T R, Verhalten in der Luft, Meteo, usw.

Der Vorstand erwartet, dass alle aktiven Piloten einen dieser Theorieabende besuchen.

2. GPS - GRUNDTHEORIE

Kursdaten: 31. Jan. 1995
9. Febr. 1995
Kursort und Zeit: Flughafenrestaurant
Club-Lokal 19.30 h
Kurskosten: gem. Weisung 10

ANMELDUNGEN BITTE AN:

Joh. Beutler
Mitteldorfstrasse 49
3072 Ostermundigen



Roland Bieri verrät Glider News:
So mach ich mich fit für die
nächste Medaille!

DUO DISCUS heisst "Stadt Bern"



Am Samstag, dem 5. November 94 wurde der neue Doppelsitzer der SG Bern an einem würdigen Anlass getauft. Die Presse berichtete in verschiedenen Tageszeitungen ausführlich darüber.

Aus den kurzen Ansprachen seien hier auszugsweise einige treffende Sätze für alle diejenigen wiedergegeben, welche an diesem denkwürdigen Anlass nicht dabei sein konnten.

Markus Wyman, Präsident:

Der Anlass unseres Zusammentreffens ist für uns Segelflieger der SG Bern ein grosser Schritt in die Zukunft, in eine neue Dimension der Segelfliegerei.

Wir haben nun ein neues Instrument, einem Nachwuchspiloten oder einer Nachwuchspilotin eine fundierte Einführung in die faszinierende Welt der Streckensegelfliegerei zu geben.

Die Streckenflugschulung mit dem DUO DISCUS soll auch einen bescheidenen Beitrag an die Gemeinschaft der SG Bern leisten.

Auch die Sicherheit im Streckensegelflug kann damit gezielt geschult werden.

Der Duo Discus ist das kostspieligste Segelflugzeug, das die SG Bern in den 27 Vereinsjahren je angeschafft hat.

Die SG Bern stösst nicht nur Punkto Spannweite in neue Dimensionen vor. Auch der Preis von 140'000 Fr ist ungewöhnlich hoch und an der Schmerzgrenze.

Drogenprobleme kennen wir hier gottlob nicht. Höchstens von der Droge "Segelfliegen" sind in der SG Bern einige unheilbar erkrankt! Ich zähle mich da auch dazu, werde mich aber hüten, eine Therapie dagegen zu beginnen.

Alfred Neukomm, Gemeinderat Stadt Bern:

Es ist eindrücklich, wie beim Segelfliegen das Naturerlebnis und moderne Technik verbunden werden.

Mir als Direktor der Stadtbetriebe imponiert das Segelflugzeug, da es mit erneuerbarer Energie, der Windenergie fliegt.

Den Politikern ist es, aufgrund der Finanzlage, selten vergönnt, Höhenflüge zu zu ma-

chen. Weil aber Segelfliegen eine neue Dimension und Optik, Distanz zum Alltag und einen besonderen Überblick bietet, müsste man es für Politiker (fast) zum Obligatorium erklären.

In der Zeit von Suchtproblemen bei der Jugend ist es wichtig, Alternativen und sinnvolle Freizeitbeschäftigung zu bieten.

Die Segelfluggruppe Bern ist als Institution wichtig, da sie im Zeitalter des Egoismus Kollegialität pflegt und gemeinsame Unternehmungen und Schulung anbietet.

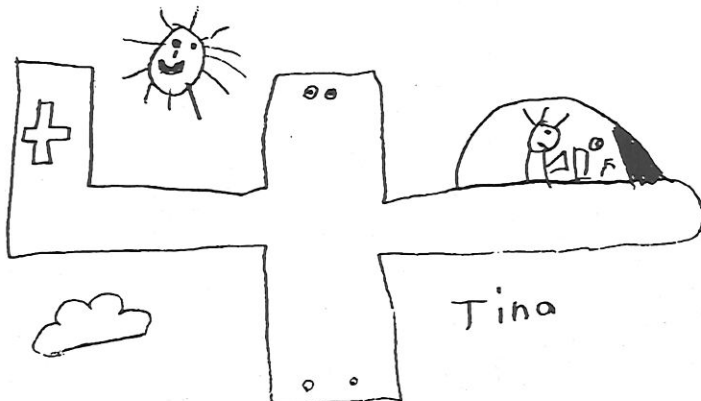


Ein Wunsch ging in Erfüllung,

Es war der 3. September. Der Wecker klingelte und ich wachte langsam auf. Etwa um 6 Uhr 10 zog ich endlich meine Kleider an und ging hinunter zum Essen. Zehn Minuten später putzte ich die Zähne und ging in die Schule. Heute war nämlich keine richtige Schule, denn es fand zum ersten Mal die Elternschule statt. Der Name sagt es schon: das ist eine Schule, die die Eltern leiten. Ich hatte das Thema Segelfliegen gewählt. Als ich mit dem Fahrrad im Schulhaus ankam, wurden meine Gedanken unterbrochen, denn Stefan grüsste mich. Wir liefen zusammen ins Physikzimmer. Um acht Uhr trat Herr Dürig ins Zimmer und fand gleich an zu reden. Er redete über den ersten Segelflug, die Luft und über den Aufbau eines Segelflugzeuges. Wir konnten noch ein Modell anschauen. Nachdem er etwa eineinhalb Stunden geredet hatte, schalteten wir eine Pause ein. Es gab Brötchen mit Tee als Zwischenverpflegung. Eine halbe Stunde später fuhren wir mir dem Auto ins Belpmoos hinunter. Das war schon immer ein grosser

Wunsch von mir gewesen einmal zu fliegen. Ich hatte erst vorhin begriffen, dass ich zum ersten Mal fliegen konnte. Auf dem Weg redeten wir (Lucien, Dominic und Thomas) noch zusammen und nach etwa 15 Minuten waren wir auf dem Segelflugplatz. Schon bald sahen wir das erste Segelflugzeug über der Wiese. Nachdem Dominic und Thomas schon geflogen waren, kam ich endlich an die Reihe. Ich musste einen Fallschirm anziehen und setzte mich ins Flugzeug. Ich fühlte mich unwohl darin. Doch als es endlich so weit war, freute ich mich sehr. In Flugzeug zog uns an einem Seil die Startbahn hinunter, und plötzlich schwebten wir in der Luft. Es war ein schönes Gefühl, und ich hätte Kreischen können vor Freude. Als das Flugzeug plötzlich hinaufflog hatte ich einen Klumpen im Bauch, und als uns das Flugzeug losliess flogen wir langsam hinunter zum Landen. Beim Landen holperte es noch ein bisschen bis das Flugzeug anhielt.

Ende.
Lucien Frey, Sek Wabern



Saanelager 1994 Teil 2

Bericht von Lilly Grundbacher

Mittwoch, 13. Juli

Trotz guter Wetteraussichten wurden keine grossen Flüge ausgeschrieben, was die Berichtserstatterin nach ihrer Ankunft in Saanen wunderte. Scheinbar waren Ermüdungserscheinungen schuld daran. Der Bericht von Peter Dürig im letzten Glider News zeigt, dass das Flugwetter der letzten 2 Wochen "zu gut" war!

Vom Zweisimmener Lager hörte man einige Abmeldungen ins Wallis, von den Saanelager-Teilnehmern keine.

Der Dorfmarkt am Abend in Saanen wurde scheint's nicht zuletzt wegen uns Segelfliegern auf diesen Tag verlegt. Schade, dass unsere Beteiligung etwas dürftig war.

Donnerstag, 14. Juli

Obschon unser Ersatz-Wetterprofet ähnliches Wetter wie gestern versprach, war die Beteiligung am Briefing mässig. Nachdem alle gewünschten Flugzeuge vorne abflugbereit waren, musste alles wieder blitzartig zurückgeräumt werde. Ein für alle unerwartetes Gewitter entlud sich über Saanen. Bald war es vorbei, aber niemand hatte noch Lust, diesen schönen Nachmittag mit fliegen zu verbringen.

Freitag, 15. Juli

Die Erlebnisse des gestrigen Tages bewirkten, dass die Berner aufs Montieren verzichteten. Trotz anfänglicher Restbewölkung wurde der Tag gut. Die Wolkenbasis war aber zu tief, um sicher ins Wallis zu fliegen. Un-

sere verwöhnten Berner Segelflieger überliessen das Segelflugparadies den Gästen aus La Chaux-de-Fonds, Biel und Winterthur, die mit diesem Tag zufrieden waren. Die SG Biel verwöhnte uns am Abend mit einem Chili con Carne, das nicht zu überbieten ist.

Samstag, 16. Juli

Was zuerst als Hammetag prognostiziert war, wurde alles andere. Eine Inversion verursachte einen schönen, wolkenlosen Himmel. Bei solch heissem Wetter geht man baden, nicht fliegen. Deshalb entstanden für DG 300 und Diskus Montage- / Demontageübungen anstelle der vorgesehenen Streckenflüge.

Unbelehrbare Segelflieger wie Albert Rossett wollten es trotzdem wissen. Er startete als erster und kam bald wieder zum landen. Sein zweiter Anlauf reichte mit Hans Scholler zusammen ins Wallis und zurück. Was ist mit den Bernern los, die nur einen kleinen Teil zu den 42 Starts beitrugen?

Benno Lüthi - der neue Präsident des schweizerischen Segelflugverbandes - beehrte uns am Saanelagerfest im Hornberg-Berghaus. Die Gemeindepräsidentin von Saanen, Frau Bethli Küng, betonte in ihrer Rede, dass wir Segelflieger gern gesehene Gäste sind und für das Saaneland eine Bereicherung bedeuten.

Der harte Kern der Lagerteilnehmer diskutierte noch Tage danach, wie für zukünftige Saanelagerfeste mehr Stimmung organisiert werden könnte. Ein Vorschlag war, das Schwimmbad zu mieten, um eine andere Kulisse zu haben. An Ideen fehlte es nicht.



Zufriedene Gesichter an der Dorée

Fotos Markus Wymann



Sonntag, 17. Juli

Nicht nur das Wetter war schuld, dass sich erst beim zweiten Briefing einige wenige entschlossen, nach dem Abflauen der Bise zu fliegen. Albert Rosselet flog trotzdem 6 Stunden. Bezeichnend waren die Superaufwinde von über 5-6m, die ausschliesslich in der Mitte der Täler an ungewohnten Orten standen. Ich staunte, als ich in einem dreimeterigen Schlauch über dem Flugplatz Zweisimmen auf 2'800m drehte und zuschaute, wie an den Hängen einige vereinzelt in ihren gewohnten Gebieten herumkrebsten.

Eine Gruppe von Berner Segelfliegern fand heraus, dass zum Sanetschpass auch eine Gondelbahn führt. Die Erlebnisse in der wunderschönen Alpenblumenwelt war einmal ein anderes Gesprächsthema als fliegerische Höchstleistungen.

Montag, 18. Juli

Ein Gewitter am Morgen bewog viele, ein Ausweichprogramm zu bevorzugen. Am zweiten Briefing wurde vorgeschlagen, die nicht mehr gebrauchten Flugzeuge nach Belp zu überfliegen. Dazu kam es nicht. Ein Meteoflug mit dem Husky zeigte, dass Richtung Bern alles sehr dunstig und verhangen war.

Dienstag, 19. Juli

Unser neuer Flugdienstleiter für die letzte Woche, Albert Kiener, bedauerte es, dass noch so viele am Briefing teilnahmen. Es wäre einfacher gewesen, nichts über das Wetter sagen zu müssen.

Mittwoch, 20. Juli

Ein "Literaturwetter".

Donnerstag, 21. Juli

Fliegbares Wetter, das bewies uns einmal mehr unsere Gäste. Die Berner begnügten sich mit dem Überflug unserer älteren

Flugzeuge Ka8, Skylark und B4.

Unsere Gäste aus La Chaux-de-Fonds sorgten auch dafür, dass am Abend alle und noch mehr anwesend waren. Die "Dorée" gehört schon traditionell zum Saanenlager. Wer das Rezept haben möchte, das Saanenbuch 1994 verrät es. Markus Wymann hat es fotografisch festgehalten.

Freitag, 22. Juli

Allgemeine Aufbruchstimmung. Die Berichterstatterin erlebte diesen Tag als Platzchefin ohne Bodenpersonal. Wäre Vreni Kiener nicht dagewesen, wir hätten den Flugbetrieb einstellen müssen!

Fazit: Das Saanenland bietet auch viel anderes als Fliegen. Mein Motto ist, auf jeden Fall nächstes Jahr wieder am Saanenlager teilzunehmen!



HOTEL **FLUGHAFEN BELP MOOS** RESTAURANT

Man landet gut und fühlt sich wohl

Gut Essen und Trinken und bequem übernachten können Sie fast überall. Auch bei uns. Nur ist das nicht alles:

Wir machen Ihre Hochzeit zu einem unvergesslichen Erlebnis, Ihren Firmenanlass zur Motivations-Spritze für die Mitarbeiter und Ihren 50. Geburtstag zum Highlight.

Egal, ob Sie mit dem Flugzeug oder mit dem Auto unterwegs sind. Bei uns "landen" Sie richtig.





Fritz und Lotty Maeder · Telefon 031/961 61 81

Statistik Saanenlager 1994

Tag	Anzahl Starts	abgemeldet ins Wallis	Anzahl Flüge >5 Stunden	Leistungen/Bemerkungen
27.6.	17	-	-	
28.6.	30	11	-	ab 16:30 Gewitter
29.6.	28	1	5	Eggishorn mit B4
30.6.	28	12	18	2x T18, 4x 300km, 565km, 600km
1.7.	29	16	17	50er, 1x5-Stünder, 100km, 300km
2.7.	34	8	9	2x 50er, 260km, 4x 300km, 500km, 575km
3.7.	28	8	10	T18, 300km, 460km, 594km
4.7.	18	10	5	1x 405+115 km
5.7.	5	-	-	max.2h, lokal
6.7.	16	-	-	max.3h, lokal
7.7.	3	-	-	ein Flug über 3 Stunden
8.7.	-	-	-	
9.7.	17	-	6	
10.7.	42	3	4	T10
11.7.	28	7	10	
12.7.	38	8	15	1x50er, 1xT15, 400km, 430km, 435km, 405+140=545km
13.7.	32	1	10	50er
14.7.	-	-	-	
15.7.	20	1	8	
16.7.	42	2	8	
17.7.	7	-	2	
18.7.	-	-	-	
19.7.	-	-	-	
20.7.	-	-	-	
21.7.	11	-	-	max.4 1/2 h lokal
22.7.	36	-	3	Überflüge DG300, Diskus, B4, K8
23.7.	2	-	-	Überflüge der ASK21 nach Belp
Total	511	88	130	1x5-Stünder, 1xT10, 1xT15, 2xT18, 3x50er, 1x100km, 1x260km, 6x300km, 3x400-460km, 4x500-594km, 1x600km

Fliegen im Herzen Frankreichs

oder Segelfliegen einmal ohne Berge

Erstmals hatte ich die Möglichkeit, mit einigen Kollegen der SG Oberaargau in Issoudun in Zentralfrankreich dem Segelfliegen zu fröhnen. Am 6. August ging es los, und  Neuenburg-Pontarlier-Dole-Beaune-Aurun-Nevers erreichten wir nach 8 Stunden Fahrzeit und zurückgelegten 550 km den Flugplatz Issoudun. Sogleich ging es los mit Zeltaufstellen und Einräumen (Dauer mehr als 2 Stunden!). Anschliessend ging ins C-Büro, wo die französische Zusatzlizenz und die Marken für den Flugzeugschlepp bezahlt wurden. Geschleppt wird auf 500m Grund, was 125 FF kostet. Nach dieser harten Arbeit ging es gleich weiter in die Stadt Issoudun, die 10 km vom Flugplatz entfernt liegt, ins Restaurant Pilou-Fas, wo Magalie, die Besitzerin, uns einen herzlichen Empfang bereitete. Nach einer kurzen Nacht sah das Wetter am Sonntag etwas durchgezogen aus, so dass niemand gross montieren wollte. Als aber gegen Mittag etwas mehr Sonne zum Vorschein kam, entschloss ich mich für  einen kleinen Angewöhnungsflug. Als wir den Club-Junior (etwas zwischen einer K8 und einem B4) zum Start schoben, sah es schon schwer nach Überentwicklung aus. Aber ich wollte meinen ersten Flug heute probieren. Nach einer halben Stunde wars mir nicht mehr geheuer, und ich entschloss mich zur Landung. Prompt nachdem wir demontiert hatten, kam der erste "Schiff". Anderntags sah es wettermässig einiges besser aus. Nachdem Marc um 16 Uhr gelandet war, ging es für mich gleich los. Die Basis war heute auf 1500m/M, und die

Steigwerte mit bis zu 3 m/S waren recht gut. Nachdem ich die Umgebung des Platzes etwas erkundet hatte, sah ich etwas entfernt das, wovon meine Kollegen schon lange geschwärmt hatten: Ein Getreidefeld, das nach der Ernte nun angezündet wurde und eine grosse Rauchwolke entwickelte! Ich flog geradewegs darauf zu, direkt in den Rauch hinein. Inmitten der Rauchsäule ging das ILEC-Elektrovario in den Anschlag, und innerhalb kurzer Zeit war ich wieder an der Wolkenbasis. Allerdings kostete mich dieser Megaschlauch einige Tränen sowie etliche kräftige Huster! Das Problem nach diesem Ereignis war nun aber folgendes: Wo ist der Flugplatz? Weil die Gegend um Issoudun flacher als flach ist, und da weder ein Ulmizberg noch ein Gurten einem die Navigation erleichtern können. Zum Glück hatte ich mir den vorher geflogenen Kompasskurs gemerkt und fand so wieder zurück in die Gegend um den Flugplatz, wo mir die Umgebung schon vertrauter war. Nach einem kleinen Schnuppern im Süden des Flugplatzes landete ich um 19.30 Uhr glücklich und zufrieden. Nach dem Demontieren kam nun die grosse Frage: Wohin zum Abendessen? Ich erfuhr, dass Urs 15 km nördlich von Issoudun aussengelandet war, und dies zufälligerweise neben einer Beiz. Dort hatte er vorsorglicherweise für heute Abend einen Tisch reserviert, was sich als sehr gute Wahl erwies. Ab Dienstag ging es mit dem Wetter nicht mehr so gut, und bei heftigem Wind waren wir mehr besorgt um unsere Zelte als ums

Segelfliegen. Leider kam es wie es kommen musste, ein heftiges Gewitter erschütterte uns am späteren Dienstagabend, wovon Kurt, ein rüstiger 70-jähriger, am andern Morgen nichts wusste, weil er alles verschlafen hatte. Leider blieb das Wetter bis am Samstag meist bedeckt, so dass ich zu keinen weiteren Flügen mehr kam. Dies hatte den Vorteil, dass dem Ausflugsprogramm grössere Beachtung geschenkt werden konnte. Ausflüge zu den Loire-Schlössern, ins Weingebiet an der Loire nach Sancerre und sogar in den Zukunftspark "Futuroscope" nach Poitiers waren nun angesagt. Fliegerisch war die Ausbeute dieser Woche eher dürftig, aber der Montag hat gezeigt, welch Potential an Streckenflügen dort vorhanden ist. Bei einer Wolkenbasis von 1300-1800m/M zu einer Flugplatzhöhe von 160m/M ergeben sich gute Möglichkeiten für Streckenflüge bis 500km vorallem in der Region NW-NE

von Issoudun. Dies zeigte auch ein junger deutscher Segelflugpilot, der mit seiner K8 am Montag ein 200km Dreieck zurücklegte, bei recht guten, aber nicht sehr guten Verhältnissen. Issoudun ist trotz der etwas langen Anreise einen Besuch wert.

Manfred Schaffer



Flugleistungen 1994

Dem Aufruf zur Bekanntgabe der persönlichen Flugleistungen in der vergangenen Saison sind leider nicht alle nachgekommen. Vermutlich sind die Leistungen so geheim, dass diese mit ins Grab genommen werden wollen. Wenn wir aber Glück haben, erfahren wir diese geheimen Flugleistungen dann an einem kalten Wintertag bei fluguntauglichem Wetter unter dem Einfluss von geistig anregenden Getränken! Zu den hier die gemeldeten Leistungen gratulieren wir herzlich!

1. Alleinflug

Pirro Rita, Jäggi Michael, Trössel Andreas

Praktische Prüfung Segelflug

Christen Petra, Hofer Hans-Peter (Erneuerung), Schlaubitz Thomas

Theoretische Prüfung Segelflug

Christen Petra, Thies Simon, Geiser Heinz, Schlaubitz Thomas

Passagierprüfung

Hubacher Franziska, Furrer Beat, Müller Roger

Theorie Erweiterung Motorsegelflugzeuge

Ernst Kuno, Stettler Roger, Holdener Rita,

Praxis Erweiterung Motorsegelflugzeuge

Ernst Kuno

Windenerweiterung

Christen Petra, Schlaubitz Thomas

Erweiterung Wolkenflug

Lehmann Jürg

5-Stunden

Bigler Peter, Bieri Kathi

50 km FAI

Schaffer Manfred, Robbiani Franco, Lehmann Jürg, Müller Roger, Kuno Ernst

300 km FAI

Kiener Vreni, Dürig Peter, Robbiani Marco

300 km Diamant

Robbiani Marco, Gempeler Jürg

1000 m Überhöhung

Bigler Peter

3000 m Überhöhung

Seidl Patrick

Ersteinweisung auf Standardklasse

Schaffer Manfred, Lehmann Jürg, Holdener Rita

Streckenflug 500 km und mehr

Bieri Roland 594, 566, 530, Inäbnit Edi 2x 500 km, Ryser Peter 577, Honegger Daniel 500, Hirzel Andreas 531

Streckenflug 400 - 500 km

Inäbnit Edi 2x über 400 km, Bieri Roland, 415, 465, Ryser Peter 488, 456, 461

Streckenflug 300 - 400 km

Markus Wymann: diverse zw. 300 - 400 km, Inäbnit Edi: 6'569 Km in 25 Wettbewerbsflügen, Qualifikation für WM 96, Neuseeland, Rychener Reinhard: 2x 330 km (Saanen-Vinon-Ret.), Bieri Roland 304, 2x335, Ryser Peter 375, Dürig Peter 302, Hammerschlag Christoph 337+ diverse zw. 3-500 km, Wenger Gerd 298, 350, 396, Guggisberg Godi 385

Streckenflug 200 - 300 km

Kiener Vreni 244, 267

Andere Flugleistungen/Testate

Bachmann Hans T18., Furrer Beat PP-Brevet, Wenger Kurt T17, T18, Seidl Patrick T13, T14, Rettenmund Jürg Ziellandekonzurrenz Platz 1!

Müller Roger 2x 105, 208

Es sei noch darauf hingewiesen, dass ein grosser Teil dieser ausgezeichneten Leistungen im Saanenlager erfolgen wurden. Der Chronist: Peter Dürig

Ziellandekonkurrenz 1994

Am Bettag-Sonntag, dem 18. September 1994 war es wieder einmal soweit... Aber, fange ich lieber von vorne an. Am Samstag fand wieder der traditionelle SG-Bautag statt. Und nun, im Laufe des Nachmittags, konnte man plötzlich im und ums Möösli wieder ein eigenartiges Phänomen beobachten. Unversehens und immer wieder stach eine Rhönlerche in den Himmel.

Vom Hangar aus schaute ich dem Treiben eine Weile zu. Als ich mich dann auf dem Heimweg befand, es war in Richtung Worb oberhalb dem Dorfe Rubigen, bog ich in einen Feldweg ein, hielt an und schaute wieder in Richtung Belpmoos. Und erneut konnte ich, diesmal aus grösserer Distanz, beobachten, wie plötzlich aus dem Nichts ein Segelflugzeug rasant in den Himmel stach. Ein faszinierender Anblick! Klar, ich wusste ja genau, was da vor sich ging. Aber hier reifte langsam der Entschluss, am Bettag wieder ins Möösli zu fahren und an der Ziellandekonkurrenz teilzunehmen. Der Film von Housi Nietispach, den wir SG-Bautägeler nach dem Mittagessen ansehen durften, kam mir immer wieder in den Sinn. Es ging da irgendwie um Luftpiraten. Item, es hatte mich jedenfalls gepackt, und so war ich je länger je mehr überzeugt, mich auch in den Himmel katapultieren zu lassen.

Am Sonntag Vormittag durfte ich endlich die gewaltige Beschleunigung und den imposanten Steigflug im Windschlepp miterleben und spüren, gerade zweimal hintereinander, wie alle

andern teilnehmenden Piloten. Ein Traum, nein, pure Wirklichkeit, denn es galt ja auch wieder zu landen. Und hier ging es eben um unsere Ziellandekonkurrenz, um das exakte Landen und Anhalten bei einem markierten Punkt. Hier, so scheint es, gelangen mir zwei gute Landungen. Ich konnte zufrieden sein.

Nach dem Mittag, ich hatte es meiner Familie so versprochen, kehrte ich dann wieder nach Hause zurück. Wer wird wohl den von Hugo Stocker gestifteten Wanderpreis erhalten? Welcher Platz steht wohl zuerst am Sockel? Das wunderschöne Modell der Minimoa lässt grüssen ... mit solchen Gedanken fuhr ich nach Hause, und wieder hielt ich nach Rubigen an, um von ganz weit weg den "Piraten" noch einmal kurz zuzuschauen.

Als ich endlich daheim angekommen war, wurde ich je länger je mehr ungeduldig und nervös und ... ich hielt es einfach nicht aus. Ich stellte mir vor, wenn der Hugo Stocker auf's Möösli käme ... und ich nicht dort wäre ... etc., etc.

Ich versuchte, mich mit Lesen abzulenken. Aber dies gelang mir überhaupt nicht, und so fuhr ich gegen 17 Uhr wieder ab in Richtung Möösli. Meine Familie packte ich gerade auch mit ins Auto.

Auf dem SG-Gelände vernahm ich anfangs noch nicht viel. Ich hörte nur hier und da einen sagen: "Es hat sich nichts geändert, es ist immer noch gleich ..."

Ich half dann einräumen und begab mich zuletzt in die Villa Thermik. Und hier war, inmitten einer lustigen, ge-

mütlichen Schar, bereits ein Festli im Gang.

"Ja hier kommt er ja! Wir haben doch gemeint, dich vorhin noch gesehen zu haben, und plötzlich warst du verschwunden; haben fast geglaubt, du seist wieder nach Hause gegangen."

Den Rest könnt Ihr euch selber ausmalen ...!

Aber eines ist sicher: Wenn ich darf, und es mir vergönnt ist, so möchte ich bei der nächsten ZLK wieder teilnehmen. Ein herzliches Dankeschön an alle!

Jürg Rettenmund, Hasle-Rüegsau

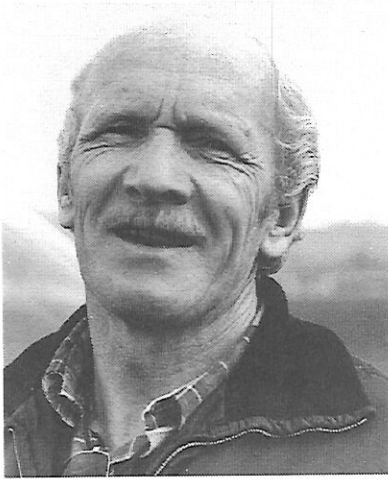


Pickler-Bär

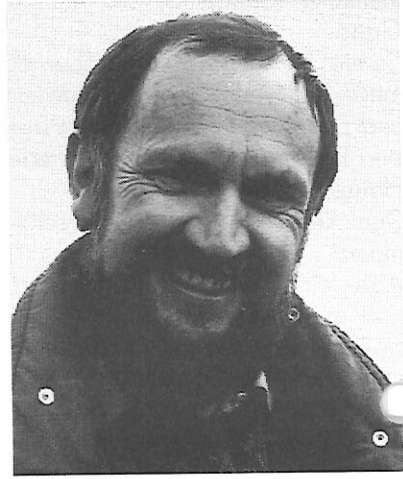
Den begehrten Wanderpreis gewann 1994 souverän Roland Bieri. Mit 2099 Punkten im NSFV setzte er eine Marke, die wohl nur schwierig zu übertreffen ist. Perfekte Vorbereitung und umsetzen der guten Wetterlagen brachten ihm den verdienten Erfolg.

Junior-Bär

Den erstmals vergebenen Jungfliegerpreis (bis 25-jährige) gewann Roger Müller. Er konnte in der vergangenen Saison einen eindrucklichen Start in den Streckensegelflug vorweisen: FAI 50km für das Silber-C, zwei Flüge über 105 sowie einen über 208 km, erfolgen in Fayence (F).



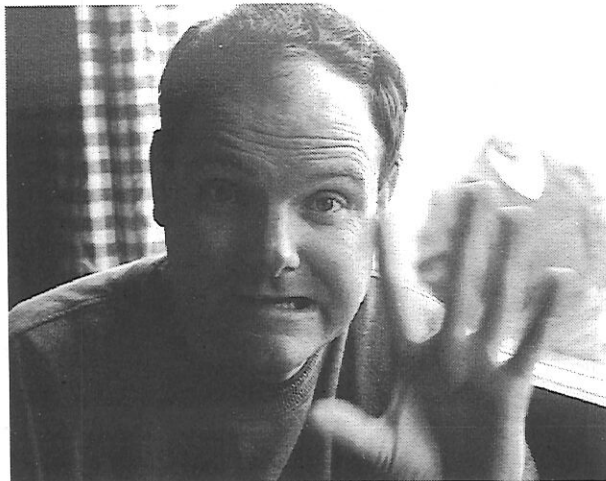
Gratulation!



Nach langer Zeit ist es den Bernern wieder einmal gelungen, im Nationalen Streckenflug-Wettbewerb NSFV in die Medaillentränge zu kommen. An der Segelflugkonferenz in Bulle konnten neben Roland Bieri (2099 Punkte) auch Fritz Krebs (1910 P, links) und Peter Ryser (1810 P, rechts) eine Silbermedaille in Empfang nehmen. Am NSFV hatten 24 Gruppen teilgenommen. Bereits am traditionellen Absaufen wurde dieser Erfolg gebührend begossen. Dieses Fest war übrigens ein grosser Erfolg, erlebten doch über 90 Mitglieder einen stimm-

ungsvollen und harmonischen Saisonabschluss.

Dass auf dem Mösli in der vergangenen Saison eigentlich durchweg nur zufriedene Gesichter anzutreffen waren, ist sicher nicht nur auf das stellenweise hervorragende Segelflugwetter zurückzuführen. Auch der Gruppenleitung, allen voran dem Präsident (unten) sowie dem harmonisch kooperierenden Vorstand muss da etwas Schuld in die Schuhe geschoben werden. An dieser Stelle ein grosses Dankeschön!



Und so wurde es gemacht: Am 12.7.

Ein Bericht von Peter Ryser

Die Wettersituation ist nicht ganz klar. Am Vortag erlebten wir in Saanen trotz gutem Wetterbericht einen viel zu stabilen Tag. Ich entschliesse mich, einen Flug auszuschreiben, welchen ich genau zehn Tage vorher erflogen hatte:

Saanen Flugplatz als Start- und Endpunkt.
Wendeorte des Dreiecks: Gotthard Hospiz - Val d'Isère Kirche - Rossinière Bahnhof.

Damals, am 2. Juli, war - fast - ein Hammer-tag, mit etwas zu viel Westwind. Ich hatte aber teilweise fantastische Steigwerte erlebt: Bei Les Haudères im Südwallis stieg ich von ca. 3500 m auf 4400 m mit einem durchschnittlichen Steigen nach Barogramm von 7,1 m/s, im steilsten Stück über 8 m/s. Die Basis bei Val d'Isère war damals bei 4200 mM und gestattete einen richtiggehenden Rekognoszierungsflug. Role Bieri Erfolg seinen 600er (28%).

Nun zurück zum 12. Juli. Nach einem recht frühen und guten Start erhalte ich von Willi Wittwer - welcher noch früher zu einem Ausschflug gestartet ist - die Meldung einer tiefen Basis im Wallis. Ich fliege dadurch etwas vorsichtig, achte auf genügend Höhe und überquere erst um 1120h den Rawilpass. Danach entwickelt sich im Wallis gute Thermik mit noch etwas mickriger Basis von knapp 3000 mM, teils werden tiefhängende Wolken überflogen. Die Stimmung sinkt etwas beim Blick ins Südwallis: Aus allen Tälern quellen umfangreiche Kumuli mit sehr sehr tiefer Basis. Ob wohl eine genügende Austrocknung eintreten wird?

Ab Ulrichen sind dagegen fast keine Wolken anzutreffen. Ich folge dem vorausfliegenden Willi gegen den Piz Rotondo, von wo er einen guten Schlauch meldet. Ich finde den Anschluss schlecht, obwohl Willi diesen hoch über mir markiert. Nach etlichem Hangsegeln und ruppiger enger Thermik erreiche ich gleichwohl, aber mit Zeitverlust, genügend Ausgangshöhe um zum Gotthard zu fliegen. Nach der Wendefoto geht es zügig voran. Wir fliegen der Südseite des Obergoms entlang bis zum Bättlihorn oberhalb Brig. Ein nicht genügend beachtetes Wetterzeichen in dieser Gegend hätte mir beinahe eine Aussenlandung beschert: Die Thermik ist gut, aber kurzlebig. Es hat zu viele Cumulus verseculus. Vom Bättlihorn ist plötzlich Richtung Südwesten bis nach Grächen alles blau. Willi - immer etwas voraus, meldet südlich der Visperterminen einen Schlauch im Blauen. Also fliege ich weiter - und weiter - und weiter - und kein Schlauch kommt. Ich wäre besser zur gut entwickelten Nordseite des Wallis geflogen. Die Höhe und die Stimmung sinkt rasch. Grächen - endlich !? - nichts. Hin und her - am Hang - weg vom Hang - nichts. Ich kann auf 2100 mM während 10 Minuten knapp die Höhe halten. Nach Süden in die Leethermik ? - Nichts. Gegen Raron - 1900 mM - nichts. Willi meldet 3600 mM Täsch. Nordhang Raron - wenig. Nullschieber auf 1800 mM. Plötzlich sehe ich weiter westwärts auf meiner Höhe ein Modellflugzeug. Ich fliege hin - es hat einen Motor. Nach langem, langem Warten ... leichtes Steigen. Nach und nach gewinne ich Höhe und erreiche - nach 55 Min Parkzeit - 3500 mM bei Goppenstein.

Von nun an läufst wie am Schnürchen. Auch die Thermik im Südwallis hat sich entwickelt. Les Haudères - Arolla: Erster Blick nach Süden: tiefe Basis über Aosta. Also fliege ich weiter gegen Westen, umrunde das Combinmassiv. Gegen Courmayeur steigt die Basis von Aosta her recht stark an. Ich wage nicht, das Val de Rhêmes anzufliegen, die Verhältnisse scheinen mir zu unsicher, die Thermik ist nur schwach gezeichnet. Deshalb fliege ich etwas mehr nach Südwesten, und überquere den kleinen St. Bernhard in etwa 3000 m. Das Tal nach Val d'Isère bietet gute Thermik mit - für das Gelände - etwas tiefer Basis bei 3500 m. Ich komme sehr gut vorwärts - nun ganz alleine. Nach der Wendefoto steige ich nordöstlich von Val d'Isère neben der Basis auf knapp 3900 m und kann danach zügig nach Norden fliegen. Erst beim Sanetschpass habe ich leicht Mühe, da ein kräftiges Lee den Überflug überrand stark erschwert. Nach der Endpunktfoto um 1725h ist noch derart gute Thermik im Berner Oberland, dass ich, nur drei Schläuche ausfliegend, Saanen - Habkern - Hongrin erweitere.

Der Flug war nicht ganz einfach - einerseits wegen unterschiedlicher Wetterbedingungen, welche zu grossen Umwegen zwangen - andererseits wegen eines groben Fehlers meinerseits.

Hier noch eine Zusammenstellung einiger Daten:

Gewertet wurden:

- Dreieck (in Karte gestrichelte Linie): 402 km
- Erweiterung (in Karte gestrichelte Linie): 125 km

Total: 527 km
 Geflogen wurde ca. eine Linie von 605 km.

Für mich hat sich einmal mehr bestätigt, dass die Teilnahme am NSFV zum Erfliegen von Strecken führt, welche man sonst kaum erfüllen würde, da man immer einen Grund findet, umzukehren oder abzubrechen. Ich hoffe, dass dieser Bericht insbesondere auch junge Pilotinnen und Piloten ermutigt, beim NSFV mitzutun und dadurch die persönliche Befriedigung bei unserer schönen Sport steigt.



Wosch cho flügä?

Es kommt oft anders, als man denkt. Von Gerd Wenger.

Der Sonntagspilot auf Etappenstrecke

Nach einer Periode von lokalen Gewittern berichtete die Meteo im Fernsehen, dass die Luft zusehends abtrocknen würde und

über für den 3.8.94 keine Überentwicklungen im Hochdruckgebiet Europas zu erwarten seien. Mittwoch ist sowieso Flugbetrieb. Vormittags könnte ich beim Kunden meine Beratertätigkeit ausführen und nachmittags am Flugbetrieb teilnehmen. Vielleicht liegt ein Flug ins Wallis im Bereich des Möglichen. Bis heute konnte ich in dieser Saison erst sechs Starte nachweisen. Allerdings sind drei davon in der Wertung des Nationalen Segelflugwettbewerbes. Ich weiss aber auch, dass mein für mich sensationeller dritter Rang per 15. Juni nach dem schönen Juliwetter nicht lange Bestand haben würde. Egal. 1100 Punkte sind nicht schlecht. Kaum traf ich im Büro ein, liess mich der Gedanke nicht mehr los, dass bei diesem hochsommerlichen Wetter sicher einige unentwegte SG-Piloten ihre Chance ergreifen

würden. Zwischen Pflicht und Hobby hin und her gerissen, dachte ich daran, dass Roland Bieri vielleicht frei hätte. Zufällig war er anwesend. Eine wache Stimme antwortete mir auf die Frage um 0800 Uhr, ob ich ihn geweckt hätte. "Wosch cho flügä? - Dr Ryser Pesche chunnt o". Spätestens zu diesem Zeitpunkt fiel meine Entscheidung, den heutigen Arbeitstag zu Gunsten meines Vergnügens sausen zu lassen.

"Tschou, Gerd, chunnsch mit uf Strecki, dr Role Bieri chunnt o. I ha scho d Batterie vo

de beide Discus für üs."

Ohne zu fragen, um welche Strecke es sich handelt, stimmte ich auf die Frage von Ryser Pesche zu. Gurnigel Berghaus - Vals in Graubünden - Rhêmes Notre Dame südwestlich von Aosta macht als 28 % Dreieck an die 460 Km. Ui, ui, ui - etwas viel für mich - oder doch nicht?

Zuletzt gesellte sich noch Meier Markus zu unserer Strecke, während Kiener Vreni ebenfalls für den Nationalen ausschrieb. Seidl Patrick klemmte den B4, mit der Absicht 300 Km zu fliegen, unter den Hintern.

Kiener Albert schleppte mich zum Gurnigel, dessen Berghaus sich zwischen den Wolken ganz klein fotografieren liess. Auf geht's Richtung Süd.

Pesche mit Delta Yankee kämpfte bereits an den Chemi Flue ober Boltigen auf 2100 Metern. Wolken an der sonnenbeschienenen Seite des Diemtigtales lockten mich über das Simmental. Es klappte. Mit einem guten Zweimetrigen (alle Steigwerte immer integriert) fand ich mich bald auf 2600 Meter wieder. Bei den Spillgerten traf ich etwas vor Pesche ein. Er fand aber einen besseren Schlauch und war schnell 100 Meter über mir, als ich dort ankam. Rawyl oder Gemmi waren die zur Entscheidung stehenden Routen. Wir entschieden uns für ersteres. Beim Iffigensee tummelten sich ein Schwarm von mehr als 10 Seglern. Delta Yankee meldete die Querung mit 2700 Metern. Meine Höhe betrug 2600 Meter. Das war leider etwas zu wenig, denn ich benötigte dann 40 Minuten, um von 2200 Metern auf 3200 Meter zu kommen.

Strategie und Taktik, Wollen und Können

Bisher gelang es mir, einige Strecken erfolgreich zu meistern. Ich freute mich über das Gelingen, machte mir aber keine weiteren Gedanken über die Gründe des Erfolgs. Es war einfach schön, und ich freute mich, das Nacherlebnis längere Zeit zu geniessen. Diesmal machte ich es wie immer. Ich akzeptierte die Strecke vorbehaltlos, die Pesche mir gemäss seiner meteorologischen Studien vorschlug. Es wird schon gut gehen. Mehr Gedanken machte ich mir nicht. Eine solche Einstellung genügt für Vergnügungsflüge. Für ein 28 %-Dreieck von 460 KM Länge ist das schon etwas viel Selbstvertrauen.

Wollen und Können sind Forderungen, die übereinstimmen sollen. Gute Segelflieger wollen das, was sie können. Sei es ein Bisenflug am Längenberg oder ein Ausflug in den Jura. Erfolgreiche Streckenflieger hingegen können das, was sie wollen. Sie machen sich strategische Überlegungen. Das heisst, sie ergreifen Massnahmen, um sich in möglichst gute Ausgangsposition zu bringen, um ihr Ziel, das Wollen, zu erreichen. Dazu lässt sich sicher ein entsprechendes Training zählen, erfolgversprechende Strecken austüfeln sowie meteorologische und geographische Bedingungen berücksichtigen, usw. Das ist die Strategie zur Ausgangslage.

Der Flug selbst fordert immerzu, zwischen Strategie und Taktik hin und her zu pendeln. Wie und wo erreiche ich eine bestimmte Höhe, zähle ich zur Strategie, wie und in welche Richtung die Höhe in Strecke unter Berücksichtigung von Gelände und Meteo umzusetzen, zähle ich zur Taktik.

Ein strategischer Fehler lässt sich oft durch die beste Taktik nicht korrigieren wie bei meinem Flug erlebt. Taktische Fehler kann

man meist mit einer geänderten Strategie beheben.

Der Erfolg eines solchen Fluges ist abhängig von der Kumulation von - vor allem - strategischen Fehlern und weniger von taktischen, glaube ich.

Schwärme von Gleitschirmen und Deltaseglern

Delta Yankee meldete sich bereits querab von Münster, als ich mich von meinem strategischen Fehler, am Iffigensee aus ungenügender Höhe den Rawyl zu überqueren, knapp über den Kreten ob Montana langsam erholte und endlich bei Goppenstein aus 3200 Metern in die Taktik wechselte, den Hängen nach Richtung Ost zu fliegen. Nun ging es gut voran. Das Eggishorn mit hunderten von Gleitschirmen und Deltaseglern nördlich passierend, direkt über den Aletschgletscher gleitend, strebte ich im Delphinstil den Grimselstauseen zu, wo weniger Verkehr herrschte.

Schöne saftige Wolken über dem Mittagstock verleiteten mich dazu, die nördliche Route zum Oberalppass zu nehmen. Auf der Höhe Hospental überholte mich Andreas Deutsch mit der Absicht, in Disentis zu wenden. Am Oberalp wechselte ich nach Süden und traf Delta Whiskey mit Roland Bieri, der zwei Stunden brauchte, um über den Susten hierher zu gelangen. Später erfuhr ich, dass er sein Vorhaben bereits aufgegeben hatte und als Training unsere Strecke mitflog. Hätte ich das nur früher gewusst.

Graubünden

Mit gemischten Gefühlen (Wollen > Können) verliess ich bekanntes Gelände, um mich Vals zu nähern, wo sich Pesche bereit zum Foto machte.

Etwas höher als Delta Whiskey verliess ich

den Schlauch in der Gegend vom Piz Ganneretsch und stellte mich auf den kürzesten Weg nach Vals ein. Rolands kleines weisses Flugzeug nahm nördlich von meinem Kurs ein blaues Loch ins Visier. Der nächste Schlauch brach 2 Meter. Roland drehte im Blauen seine Kreise. Und siehe da, er stieg schneller. Er verliess den Aufwind in dem Moment, als ich dort unter ihm eintraf. Wiederum dreht ich die Nase meines Seglers auf Kurs Südost und Delta Whiskey in Richtung Ost verschwinden.

Pesche kam mir etwas tiefer entgegen, nachdem er Vals bereits fotografiert hatte. Was mache ich nur falsch? schoss es mir durch den Kopf, als ich auf Kurs fliegend, die letzte Krette vor dem Valsertal zwischen Schwarzhorn und Frunthorn erreichte. Roland kreiste etwa 300 Meter über mir. Ich flog den kürzeren Weg langsamer, als er den längeren, aber thermisch besseren Weg (Taktikfehler). Auf 3500 Metern war das korrigiert, der

weil Roland unter mir ankam, nachdem er Vals umrundet hatte. Was hatte er nur vor? Nun merkte ich erst, dass er einen Trainingsflug machte.

Manchmal schätzt man seine Position zu optimistisch ein, wenn jemand danach fragt. Hätte ich mich auf einen Vergnügungsflug befunden, wäre meine Antwort auf domanda Posi" - Vals - gewesen. Klar, es liegt ja vor meiner Nase da unten. Aber ich habe ein Foto aus dem richtigen Winkel zu schiessen. Und dort muss ich erst hin. Es ist schier unglaublich, wie die schöne Höhe von 3500 Meter schwindet, bis endlich der Augenblick eintrifft, den Flügel auf das Wendeobjekt zu richten und abzudrücken. Und dann noch ein weiteres Mal. Zur Sicherheit. Und wieder sind 100 Meter oder mehr dahin.

Endlich kam ich zur Krette zurück, wo ich wieder anhängen konnte. Recht problemlos erreichte ich die Furka, höher als der von Roland angekündigte Gegenverkehr der



Deltas und Matratzen fliegend. Aufatmend löste ich mich vom Gedanken einer Aussenlandung in Andermatt, die schon manchen Piloten in grosse Schwierigkeiten gebracht hatte.

Südwallis

Eigentlich wollte ich schneller fliegen, um mich einerseits näher an die beiden vor mir zu bringen und andererseits die recht gute Thermik um diese Zeit besser in Strecke umzusetzen. Pesche teilte mir über Funk einen Vorsprung auf den Zeitplan von 30 Minuten mit. Das trug sicher dazu bei, mich immer wieder auf einer guten Operationshöhe zum Kreisen verleiten zu lassen, was insgesamt nur Zeitverlust nach sich zog. Vor Goppenstein entschloss ich mich, das Rhonetal aus 3400 Metern zu überqueren. Knapp unter den Gipfeln der Berge westlich von Stalden kam ich auf 3000 Metern an. Pesche hatte inzwischen den Lac de Moiry

hinter sich gelassen. Die Wolken versprachen hier ausgezeichnete Thermik. Jedoch verschwand, aus einem mir bis heute unerklärlichen Grund, das angezeigte Steigen von mehr als 5 Metern sofort, nachdem ich nur Anstalten machte einzukreisen. Das Resultat am Integrator war meist enttäuschend. So nahm mein Weg von 3000 Metern im Turtmanntal bis 3700 Metern zum Dent de Perroc im Val d'Arolla mehr als 30 Minuten in Anspruch. Gewaltige Gletscher mit ihren Spalten beeindruckten mich. Ich fühlte das Lächeln der Gipfel über meine Unverfrorenheit, die Aufwinde an ihren Hängen zu nutzen. Es war unglaublich schön und beklemmend zugleich. Ich beschloss, mich aus dieser Umklammerung zu befreien. Pesche war schon längst in der Gegend des Aostatales. Roland teilte mit, dass er der Landesgrenze zu Italien entlang fliegend, gute Steigwerte antraf. Ich entschloss mich, geradewegs mit Kurs Süd



aus dieser Umklammerung zu entkommen. Diese Entscheidung war wahrscheinlich die Ursache des Scheiterns meines Fluges. Die Ausgangslage für die Fortsetzung des Fluges war nicht aussichtslos. Aber mein Wollen richtete sich nicht mehr nach meinem Können.

Von nun an ging's bergab

Nur auf der Erfahrung der Flüge vom April dieses und des letzten Jahres aufbauend, ohne die gänzlich andere Wetterlage zu berücksichtigen, strebte ich dem bekannten Aostatal zu. Hätte ich die Karte studiert, wäre das Tal Valpelline mit seinem Stausee nicht unerwartet rechts unter mir aufgetaucht. Überhaupt war ich mir über die Distanzen im Augenblick im unklaren. Ich erreichte die Bergkette südlich des Valpelline auf 3000 Metern. Die Basis lag hier auf etwa 3400 Metern. Alles schien komfortabel zu sein und einen Erfolg des Fluges erwarten zu lassen. Im Frühling war ich hier nie über 3000 Metern. Also was soll mir mit dieser Höhe passieren. Am Monte Mary, nordöstlich von Aosta, erklomm ich die Basis.

Noch wäre es möglich gewesen, mit einer richtigen Strategie mein Ziel zu erreichen. Es boten sich zwei Möglichkeiten an: Am 3500 Meter hohen Monte Emilius südlich von Aosta standen die letzten prächtigen Wolken. Von dort bis ins Val de Rhemes war nichts mehr. Die Alternative dazu war, die Wolken des 3000 Meter hohen Monte Fallère anzusteuern. Meine Höhe war 3400 Meter. Ich glaube, jeder Segelflieger würde an diesem Punkt vernünftiger Weise zum Fallèrefliegen, was Pesche und Roland auch taten.

Nach meiner Position gefragt, meldete ich 3100 Meter Aosta, was Roland sehr erstaunte, wie er mir später erzählte. Ich steuerte die sonnenbeschienenen Westhänge des Monte Emilius bei vermeintlichem Wind aus Südwest an. Gleichmässiges Sinken von über 2 Metern holten aus meinem Kopf den übelsten Wortschatz hervor, den man sich denken kann. Die westlichen Ausläufer des Monte Emilius nördlich des Vallon di Cogne verwehrt mir eine direkte Rückkehr nach Aosta. Inzwischen auf 2400 Metern angelangt, flog ich noch mit der Hoffnung ins Val de Rhêmes, an dessen sonnenbeschienenen Westhängen hochzukommen. Vergebliche Mühe.

Aosta

Langsam fand ich mich mit der Alpen-einweisung ab, die man im Falle einer Landung in Aosta zu absolvieren hätte, wie allgemein bekannt war. Heute habe ich sie verdient. Vorher steuerte ich in der letzten Hoffnung vom Süden her den Fallère an. Mit 2200 Metern auf der falschen Seite anzukommen, ist im vornherein ein erfolgloses Unterfangen. Vor der Landung stellte ich kräftigen Talwind fest, der genau aus Osten blies.

Es kam, was kommen musste. Es war schon kurz nach 1700 Uhr, als ich mich zur Landung entschloss. Gottlob hatte ich die richtige Frequenz von Aosta dabei. Diesmal konnte ich, was ich musste, aber nicht wollte. Schon am Funk erfuhr ich von der Möglichkeit eine Rückschlepps in die Schweiz. Um 1720 Uhr setzte ich auf der leeren, breiten Piste von 900 Metern Länge auf und rollte den ersten Taxiway nach 100 Metern raus. Sechseinhalb Stunden waren seit dem

Start in Bern vegangen. Niemand liess sich blicken. Ich fühlte mich müde und einsam. Ich fand mich jetzt schon mit allem ab, was jetzt geschehen würde. Zuletzt informierte ich Delta Whiskey über meine Landung und den möglichen Rückschlepp.

An einem schönen Gebäude am Rande der Piste, jenseits eines unüberwindlichen, metallenen Zaunes prangte das "C". Schwere eiserne Schiebetüren zeugten von den italienischen Sicherheitsvorkehrungen. Ich fand vorerst keine Möglichkeit, dieses Sicherheitssystem zu überwinden. Ein Italiener, der sich mit einem Motorflugzeug beschäftigte, zeigte mir den Weg nach aussen. Mit einem schwachem Fingerdruck an einem von aussen wie von innen erreichbaren Knopf öffnete sich das Riesentor.

Im C-Büro verwies mich eine junge Dame zum Segelfluggesektor, wo mich eine andere Dame skandinavischer Herkunft in deutscher Sprache begrüßte. Ein Stempel ins Flugbuch, meine Visitenkarte abgegeben, um mir die Rechnung zu schicken - und die Formalitäten waren erledigt. Keine Frage nach Landegebühren in Lira oder nach Papieren. Und keine Alpeneinweisung wurde gefordert. Man drückte mir einen Prospekt über das Segelfliegen in Aosta in deutscher Sprache in die Hand und entliess mich wieder zum Flugzeug, das ich vorher in den Rasen gedreht hatte. Die freundliche Dame empfahl mir, mich sogleich für den Schlepp fertig zu machen und dabei das Flugzeug auf die Piste zum Start zu befördern.

Ganz allein schob ich das Flugzeug bei über 30 Grad zum Start. Der Schleppilot kam aber nicht. Sonst auch niemand. Wiederholt hörte ich die weibliche Stimme über Lautsprecher nach Pavoni rufen. Er schien verschwendig zu sein. Langsam wurde ich ungeduldig, denn die Zeit lief mir davon, wenn ich noch nach Bern wollte. Es war

inzwischen kurz vor 1800 Uhr. Endlich ein Motorengeräusch - und Pavoni erschien in seinem blau bemalten Robin. Dahinter ein gelbes Auto mit einem Helfer, der mit mir den Start machte. Dann ging alles rasch.

Grosser St. Bernhard - Sion - Bern

Kurz nach dem grossen St. Bernhard-Pass vor Bourg St. Bernhard löste ich mich auf 2800 Metern vom Schlepper. Der Grand Combin verhüllte seinen Gipfel in grossen Wolken, die ziemlich weit herabgingen. Am sonnenbeschieneenen Hang hoffte ich, Höhe zu gewinnen. Ausser rucki zucki war nichts los. Mit dem Gedanken in Sion zu landen, gelang es mir knapp, die niedrigste Stelle Les Etablons nördlich von Verbier, ins Rhonetal zu überfliegen. Nun konnte mich nur noch die Crêta Besse retten, wenn ich ohne Zwischenlandung Bern erreichen wollte.

Auf 1800 Metern kam ich dort an. Der Hang schien mich zu retten. Doch jedes Mal, wenn ich vom Hang wegkurvte, zeigt die Varionadel nach unten. In 30 Minuten erklomm ich stolze 200 Meter. Mein sportliches Herz kämpfte mit der Vernunft um die Entscheidung zu landen. Es war schon 1900 Uhr. Also Bremsen raus und runter. Um 1710 landete ich in Sion, und um 1725 Uhr befand ich mich bereits im Schlepp.

Auf 2800 Metern klinkte ich nördlich der Gemmi aus. Mit höchstem Fluggenuss erlebte ich den Gleitflug nach Bern. Kein Geräusch am Funk störte die Ruhe. In völlig ruhiger Luft schwebte ich bei tiefstehender Sonne und in beruhigender Höhe aus dem Kandertal. Alles schien bereits im dunklen Schatten der Täler zu schlafen. Am Niesen versuchte ich erfolglos Campo

Bern aufzurufen. Na ja, vielleicht sind schon alle nach Hause gefahren. Es war kurz vor 2000 Uhr. Über Thun nahm ich Kontakt mit Turm Bern auf. Man verlangte von mir, über Zulu und Längenberg einzufliegen. Auf 1700 Metern über Seftigen antwortete Campo Bern endlich. Der Turm erlaubte mir auf Piste 14 zu landen, wo ich um 2005 Uhr aufsetzte. Ein sehr lehrreicher Flug war beendet. Pesche und Roland hatten es geschafft, weil sie das konnten, was sie wollten.

Auch Kiener Vreni befand sich in dieser glücklichen Lage. Patrick und Markus hatten ihre Flüge rechtzeitig abgebrochen und erreichten Bern ohne Zwischenlandung. Auch das muss man können. Wahrscheinlich hatte ich diesmal zuviel gewollt. Nun bin ich um eine Erfahrung reicher. Jetzt gilt es, das Gelernte anzuwenden und vor allem mich zukünftig besser vorzubereiten.

Fotos: Roland Bieri

Alpines Segelflug-Windenlager Flugplatz Ambrì Herbst 1994

Dauer: 26. September bis 7. Oktober 1994

Teilnehmer: Petra Christen, Thomas Schlaubitz, Marc Herzig, Maurice Ducret, Lorenz Egli
sowie weitere 50 Piloten aus 17 Schweizer Segelfluggruppen.

Das von Fredi Herbert und Benno Lüthi organisierte und geleitete Lager gab uns jungen Bernern die Möglichkeit zum Windeneintrag.

So beendeten wir sehr zufrieden die erste Woche mit dem Bestehen der Prüfung. Diese umfasst die eingehende Instruktion am Doppelsteuer, eine Seilrissübung und sechs Solo-Windenstarts unter Aufsicht eines Fluglehrers. Den geduldigen und vollständig ausgebuchten Fluglehrern möchten wir für ihren tollen Einsatz herzlich danken. Zugunsten der Windenschulung ist die Teilnahme eines Fluglehrers pro teil-

nehmende Segelfluggruppe ebenso unentbehrlich wie genügend Doppelsitzer.

Unser Dank geht aber auch an die ausgewiesenen Windenfahrer, welche die längste Seilwinde der Schweiz sowie das Material in tadellosem Zustand hielten - und dies bei einem Tagesrekord von über 70 Starts!

Die von der SG Olten durchgeführten Flugzeugschlepps waren eine willkommene Ergänzung.

Anschluss ab der Winde (z.B. Klinkhöhe mit ASK-21 doppelsitzig : 610 m/ GND) gab's fast zu jeder Tageszeit an den steilen Hängen des Monte Pettine. Ausbildungsflüge, Fotoflüge, Erkundungsflüge auf B4, Ka-8 und ASK-21 führten uns die Besonderheiten und Schönheiten dieser wilden Landschaft vor Augen.

Jeder Tag wurde so zum neuen intensiven Erlebnis.

Nebst traumhaften Thermikflügen ermöglichte

das Einsetzen des Nordföhns in der zweiten Woche Wellenflüge bis 4600 m/M (mit Clearance)

Der professionellen und motivierenden Lagerleitung sowie der ausgeprägten Kameradschaft verdanken wir unzählige neue Eindrücke und Flugerfahrungen. Auch die Bekanntschaft zu anderen Segelfliegern ist enorm bereichernd und wertvoll.

Ein grosses Merci an Willy Wittwer und die Vorstandsmitglieder der SG Bern, welche uns rasch und unkompliziert das Flugmaterial zur Verfügung stellten.

Text: Lorenz Egli
Foto: Marc Herzig



Das

Besondere von Sonderregger

Spitalgasse 36
Bern / Mürren



Fliegerchronograph by IWC

AZB
3001 Bern

Retouren:
Postfach 7804

Dabeisein, wo Sport Spass macht.



Wir machen mit.



Schweizerische
Bankgesellschaft