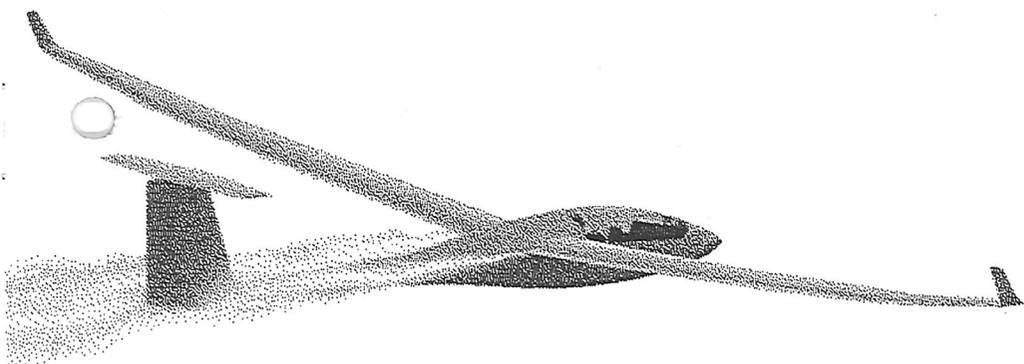


**DEZEMBER 1996**



***News***  
**GLIDER**

**SEGELFLUGGRUPPE BERN**

Dezember	27.	18.00 Uhr	Altjahresapéro mit Gästen
Dez. 96 bis März 97			Weiterbildungsthemen gemäss speziellem Programm (J. Beutler)
Februar	22.		Schlittelplausch/Schlöfle in Zweisimmen mit Fondue
März 97	7.	19.30 Uhr	Hauptversammlung SG Bern
	15.	09.00 Uhr	Montage
		14.00 Uhr	Schleppilotenrapport
		18.00 Uhr	Ansaufen

**Neu!**

Die Villa Thermik steht grundsätzlich allen Mitgliedern der SG zur  
Benützung offen. Unkostenbeitrag Fr. 50.-

## Impressum 4/96

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

Erscheinungsdaten:

Jeweils erster März, Juni, September und Dezember

Eingabeschluss: Für letzte, kurze Meldungen 16 Tage vor  
dem Erscheinen. Bildbeiträge bitte so früh wie möglich,  
aber spätestens 1 Monat vor dem Erscheinen

Redaktion & Satz: Christoph Hammerschlag  
Rubigenstr. 16, 3123 Belp, Tel. 031 819 35 58

Litho: Erwin Boschung

## **Liebe Segelfliegerinnen, liebe Segelflieger der SG Bern Liebe Freunde der SG Bern**

Bereits vier Jahre lang erscheinen die Glider News jeweils pünktlich alle drei Monate. Zur siebzehnten Ausgabe nun hat unsere Clubzeitschrift ein Facelifting erhalten. Ich hoffe, das Ergebnis gefällt Euch ebensogut wie mir. Wer gerne seine geschätzte Meinung dazu äussern möchte, darf sich vertrauensvoll an den Redakteur vom Dienst wenden.

Doch die äussere Form allein genügt nicht, auf die Inhalte kommt es an. Und diese müssen nach wie vor von Euch kommen, ohne Eure Beiträge können unsere News nicht leben.

Beim Erscheinen dieser Ausgabe sind bereits alle Segelflugzeuge halbwegs einbalsamiert. Sie werden nur noch zu Revisionszwecken kurz die Sonne sehen.

in Flugzeug, der Motorsegler, steht auch dieses Jahr wieder für Winterflüge zur Verfügung. Wegen der regen Bautätigkeit bei der Alpar ist der Einsatz aber nur ab dem SG-Hangar möglich.

Für die SG Bern geht fliegerisch ein sehr erfolgreiches Jahr zu Ende. Dank den ausgezeichneten Streckenleistungen von Andreas Hirzel, Roland Bieri und Fritz Krebs darf sich die SG Bern als



Gruppengewinner im Nationalen Segelflugwettbewerb feiern lassen, ein höchst beachtliches Ergebnis.

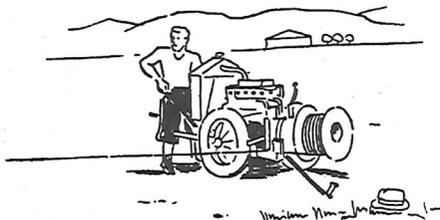
Nicht nur dies scheint mir lobenswert. Wir alle durften das Jahr 1996 erneut ohne gravierende Unfälle abschliessen. Dazu gratuliere ich allen Pilotinnen und Piloten für die gute fliegerische Performance und Sorgfalt. Behalten und fördern wir diese auch für die nächste Saison!

Für die bevorstehenden Festtage wünsche ich allen Mitgliedern und Freunden der SG Bern und ihren Familien eine geruhsame, besinnliche Zeit... und nur das Beste für 1997!

Euer Präsi  
Peter Dürig

## Ziellandekonzurrenz 1996

Dank den Segelfliegern von Basel, welche uns wiederum ihre Winde samt Bedienungsmannschaft zur Verfügung gestellt haben, konnte auch dieses Jahr eine anspruchsvolle Konkurrenz durchgeführt werden.



	Distanz zum Ziel bei Landung	1	2	Total
1	<b>Inäbnit Edi</b>	<b>1.30</b>	<b>0.86</b>	<b>2.16</b>
2	Wittwer Willy	1.92	1.23	3.15
3	Bieri Roland	4.55	0.45	5.00
4	Böhlen Willi	1.29	3.88	5.17
5	Grundbacher Lilly	4.52	1.36	5.88
6	Guggisberg Gottfried	1.40	5.80	7.20
7	Bhend Fritz	0.63	7.00	7.63
8	Michel Hans	5.20	2.50	7.70
9	Spicher Hansjürg	3.35	6.95	10.30
10	Beutler Johannes	9.85	2.62	12.47
11	Hammerschlag Christoph	7.74	8.85	16.59
12	Ebner Hubert	3.12	13.70	16.82
13	Braun Ramon	15.07	2.13	17.20
14	Gempeler Jürg	14.50	5.22	19.72
15	Vögeli Ruth	17.38	4.87	22.25
16	Dürig Peter	22.10	5.08	27.18
17	Bühler Gottfried	16.51	17.28	33.79
18	Vögeli Ruedi	32.75	1.72	34.47
19	Rettenmund Jürg	33.27	14.24	47.51
20	Stulz Günter	30.36	27.80	58.16
21	Trüssel Andreas	5.78	61.00	66.78
22	Raschick Dieter	40.74	40.36	81.10
23	Heugel Dieter	71.85	10.29	82.14

## **WEITERBILDUNGSPROGRAMM WINTER 1996 / 97**

### **1. Voice Refresher**

Tony Meier, Swisscontrol

Kursdatum: 1. Abend: Mittwoch, 11. Dez 1996  
Kursort und Zeit: Villa Thermik 1930h - 2200h  
Kurskosten: Fr. 150.- pro Abend (Aufteilung auf die Teilnehmer)  
Anmeldeschluss: 10. Dez. 1996

### **2. "Workshop" Streckenflugplanung**

Roland Bieri

Massgeschneiderte systematische Saisonvorbereitung

Kursdatum: Sa. 1. Febr. oder Sa. 15. Febr. 1997

Kursort und Zeit: Villa Thermik 1330 h

Kurskosten: Fr. 25.-

Anmeldeschluss: 10. Dez. 1996

Teil 1: Kartenkenntnis, Luftraumstruktur, Aussenlandemöglichkeiten, Trichtertheorie, Wetter

Teil 2: (für FAI- und NSFW-Flüge): Reglementkenntnis, Flugauswertung, Streckenplanung, Zeitplan, Trainingsmöglichkeiten

### **3. Weiterbildung Reiseflug mit dem Motorsegler**

F. Bhend

Dauer: 3 Abende

Kursdatum: Donnerstag: 16. Jan./ 30. Jan./ 6. Febr. 1997

Kursort und Zeit: Villa Thermik 1930 h

Kurskosten: Fr. 25.-

Anmeldeschluss: 10. Dez. 1996

Themen: Meteo Motorflug, Inhalt AIP, Bottlang, etc.

### **4. Testattheorie für Anfänger**

Thomas Wyss

Kursdatum: Montag: 13. Jan./ 20. Jan. 1997

Kursort und Zeit: Villa Thermik 1930 h

Kurskosten: Fr. 50.- (ohne Theoriematerial)

Organisation: Johann Beutler

## Bomber-Piloten im Jura ?

Ein Bericht von der Junioren SM 1996 in Grenchen

### Die Hilfsmannschaft

Unserer vortrefflichen Equipe möchten wir einen Lorbeerkranz überreichen:

Peter Bärtschi  
John Ducret  
Ursula und Alex Husy  
Thomas Schlaubitz



Sie sind uns immer mit Rat und Tat zur Seite gestanden. Gut gelaunt und voll motiviert haben sie uns aus manchem Tief zu wahren Höhenflügen verholfen. Ohne Unterstützung dieser tollen Hilfsmannschaft wäre die Teilnahme schlicht undenkbar gewesen.

### Der Wettbewerb - die Aufgaben

Zwischen dem 14. und 18. August fand der Coupe Soleure und die Junioren SM 96 in Grenchen statt. Der Wettbewerb sei offen für jedermann versicherte uns Martin Pohl an der Segelflugkonferenz in Olten. Wir staunten dann allerdings nicht schlecht ob den ausgeschriebenen Strecken (diese zu bewältigen war natürlich überhaupt kein Problem und schon gar nicht im Jura....):

1. Konkurrenz: Grenchen - Ecuvilens Flugplatz - Egerkingen Autobahnkreuz - Grenchen (171 km)

2. Konkurrenz: Oberer Grenchenberg - Mouthe (F) Kirche - Frohburg Sender - Grenchen (301 km)

3. Konkurrenz: Oberer Grenchenberg - Morez (F) Bahnhof - Blenbach Flugplatz - Grenchen (306 km)

4. Konkurrenz: Oberer Grenchenberg - Frohburg Sender - Vue des Alpes - Grenchen (170 km)

Die Aufgaben wurden der jeweiligen Meteo sehr gut angepasst. Das flache Hoch, dessen Kern sich vom Ärmelkanal nach Norddeutschland verschob, sowie Temperaturen zwischen 21 und 26° C verursachten ansprechende Verhältnisse mit zunehmender Bise.

An dieser Stelle möchten wir uns bei den Organisatoren der Junioren SM und des Coupe Soleure herzlich bedanken. Wir fühlten uns bei der Segelfluggesellschaft Solothurn als willkommene Gäste.

Die geglückte Zuteilung der charmannten Hängernachbarschaft möchten wir an dieser Stelle nur nebenbei erwähnen. Leider war unsere stand-by Zeit immer sehr kurz bemessen.

### Die Region

Der Jura ist in Bern leider nicht so gut bekannt. Vielleicht weil er nicht direkt

vor der Haustür liegt? Während vier Tagen hatten wir die Gelegenheit, manche Ecken und Winkel des Jura zu erkunden. Die markante Topographie bietet vielfältige Möglichkeiten einen Schlauch auszugraben - ebenso bei starker Bise ! Auch fürs Après-Fly lohnt sich das Erforschen dieser Gegend.

### **Die Teilnehmer - die Rangliste**

Siehe Aero Revue, Ausgabe vom Oktober 1996. Unter den Junioren scheint's richtige Cracks zu geben, man beachte die Klassierung der meisten Piloten im NSFW !

Mit Blick auf die Rangliste verbuchten wir mindestens zwei Erfolge: Maurice gelang am letzten Tag, bei recht schwierigen Verhältnissen, die triumphale Rückkehr auf den Flugplatz Grenchen. Zudem haben wir einen Discus flott abgehängt... im übrigen waren wir jedoch eher machtlos ! Dennoch, die Teilnahme hat uns Freude und riesig Spass gemacht.

Wahrscheinlich ist es nur an einem Wettbewerb möglich, so manches so konzentriert zu erleben.

Der Weg zum Erfolg ist sicher lang und aufwendig. Gerade hier ist die Unterstützung durch den Verein enorm wichtig. Sind die jungen Leute, die an der Spitze mitfliegen, nicht auch beste Werbung für die jeweilige Fluggruppe?

### **Das Flugzeug**

Die Pilatus B-4 haben sich erneut als geniale Konstruktion erwiesen. Sie lassen sich mit erstaunlicher Zuverlässigkeit auf jedes Fleckchen Erde landen. Im Vergleich zu all den Hochleistungs-seglern der anderen Teilnehmer wurde uns schon mal der Titel "Bomber-Pilot" verpasst!



### **Das Zugfahrzeug**

Zurück in Bern, sonntags abends um 00.30 Uhr, wollte der bewährte? alte Peugeot einfach nicht mehr... Glücklicherweise erst nachdem er uns als Wohn-, Material-, Zug- und Rückholfahrzeug gute Dienste geleistet hatte.

Durch ein paar kräftige Hammerschläge auf den Starter läuft er nun wieder wie ein Neuwagen (wie sich später herausstellte, auch nur bis zum Windenlager in Ambri. Das zu erklären, würde aber den Rahmen dieses Beitrages sprengen).

### **Die Zukunft - wie gehts weiter ?**

Die vier Tage waren extrem erlebnisreich. Vieles kann geübt und verbessert werden; die Freude am Streckenfliegen und auch am Wettbewerb ist geweckt. Auf nationaler Ebene wird für den Junioren-Segelflug neuerdings viel organisiert. Zu erwähnen sind das Junio-



6 *So artet die Fliegerei in Arbeit aus*



*Vielbestaunte Antiquität: Die "Bomber" in Grenchen*

ren RAL, die Junioren Nationalmannschaft und die Breitenförderungskurse (nicht nur für Junioren!). Von der Segelfluggruppe Bern wünschen wir uns, dass die Juniorenförderung ausgebaut wird. Als finanzieller Beitrag könnten zum Beispiel die Anmeldegebühr zu Wettbewerben übernommen werden. Ein erster Schritt in diese Richtung ist mit der teilweisen Erlassung der Kosten für den Peugeot bereits geschehen.

Dafür und für die unkomplizierte Benutzung der Segelflugzeuge möchten wir dem Vorstand der SG Bern bestens danken.

Die Streckenflug-Ausbildung sollte



*Eine zentrale Figur: Der Hilfsmann Thomas "Schlobis" Schlaubiz*

nicht zuletzt auch mit dem Testatreglement (Ausgabe 97) gezielt unterstützt werden.

Maurice Ducret / Lorenz Egli

7



*Wenn die Gravitation stärker war als der Auftrieb: Der Bomber hat geerdet.*

## Streckenflugerfahrungen in Vinon, Südfrankreich

### Das Vorwort

Bisherige Auslandlager dienten hauptsächlich dazu, möglichst viele FAI- oder NSFW- Leistungen zu erfliegen. Neu soll versucht werden, mit Jungpiloten im Testatbereich Auslanderfahrung zu sammeln.

Wichtige Voraussetzungen für ein solches Vorhaben sind:

- eine Topographie mit guten Aussenlande- und Rückholmöglichkeiten

- Navigatorisch einfache Karten
- eine genügende Anzahl Doppelsteu-erflüge als Platzeinweisung und zum Kennenlernen der Geographie (möglichst 2 Fluglehrer)
- Erlernen der Flugplanung, der Streckenflugtaktik und der sauberen Dokumentation mit Fotos

F. Bhend

### Das Lager

Einmal nicht im Belpmoos oder in Saanen auf Strecke zu gehen, sondern in Südfrankreich, wer könnte da widerstehen? Vom 11. bis 24. August 1996 gab es nach Einwilligung des Vorstandes für ein paar "Jungpiloten und Pilotinnen", die noch am Anfang des Testatwesens stehen, die Gelegenheit dazu. Geleitet von Fritz Bhend und Thomas Wyss hatten Rita Holdener, Andreas Trüssel, Günter Stulz und Michael Jäggi die Möglichkeit, in Vinon erste Streckenflugerfahrungen zu sammeln, und vielleicht mit den FAI-50 km zurückzukommen.

Fliegen in Südfrankreich heisst darüberhinaus natürlich auch Ferien, Sonnenwärme, französische Stadtam-

bience und viel Fröhlichkeit! Mit dabei waren Peter Dürig, Willy Wittwer mit Gianna Beeli, Hans-Ruedi Schmid, Houssi Michel, Annemarie Michel sowie "Trene", René Ernst mit Margot Speziell erwähnen möchten wir Starkoch Ruedi Holdener!

Zum Fliegen standen eine ASK 21 für die Testatflieger und der Duo-Discus sowie ein gewöhnlicher Discus für die anderen zur Verfügung.

Vinon liegt etwa 55 km nordöstlich von Marseille, zwischen den Flüssen Verdon und Durance am Fluss Verdon. Es ist ein typisches französisches Städtchen mit einer kompakten Altstadt und einem wunderbaren Platanenplatz, wo die Einheimischen Boule spielen und

noch die kleinsten Kinder bis spät abends herumtollen. Ein sehr schönes Hotel mit einem gemütlichen Gartenrestaurant befindet sich gerade vis-à-vis. Das war unsere Unterkunft.

Der Flugplatz liegt etwa 2 km draussen in der Ebene und hat 3 Hauptpisten, Höhe 275 m.ü.M. Östlich

von erstreckt sich das sogenannte Plateau (ca. 500 m.ü.M.), weiter nördlich schliesst das "Relief"

an, die Vorläufer der Alpen. Westlich davon läuft der markante Fluss Durance von Norden nach Süden, begleitet ebenfalls von Hügelzügen. Daran liegt Manosque, unsere "Ausgangstadt".

Auf dem Flugplatz gibt es 5 Hangars, einen herzigen Swimmingpool in der Mitte und daneben ein Campinggebiet mit Wohnwagen. Der Flugbetrieb wird sehr professionell geführt - kein Wunder, denn der Club hat ein paar festangestellte Mitarbeiter. Man erhält als eingeschriebener Pilot ein Ausweispaar (Lizenz) mit einer persönlichen Nummer. Dieses Kreditsystem erlaubt es, dass alle Start- und Schleppgebühren überall in Frankreich laufend verrechnet werden können.

Das Briefing ist jeweils um 10 Uhr, Wind und Wetter auf Französisch mit schweizerischen und deutschen Zuhörern! Der Flugbetrieb beginnt ab etwa 12 Uhr. Man meldet sich vor dem Start im coolen Citroen-Lieferwagen an, wo die Startliste geführt wird. Warten kann

man im gedeckten Anhänger nebenan! Eingeklinkt und geschleppt wird dann rasant, die Piloten und die Helfer (meistens Flugschüler) sind ein eingespieltes Team.



Hier im Süden ist die Thermik natürlich ausgeprägter, aber weil häufig ein relativ starker Wind weht (10-20 Kt), stehen die Schläuche schräg! Es gibt auch unberechenbare Tage, aber die Wetterver-

hältnisse sind hier doch so, dass gemäss offizieller Angabe der Flugbetrieb 365 Tage im Jahr aufrechterhalten werden kann!

### **Sonntag 11.8.96**

Die Reise nach Vinon findet bei bestem Reisewetter statt. Es ist regnerisch bis zu unserer Ankunft in Vinon. Rita, Ruedu und Housi haben schon ihre diverse Aperitifs intus. Wir lümmeln herum und genehmigen uns ein mehrgängiges Menu in unserem Hotel.

### **Montag 12.8.96**

Auf dem Tagesprogramm stehen diverse Einweisungsflüge. Fritz und Rita fangen bereits schon mit einem Tiefflug an (Fritz: äs het no grad glängt). Sie landen direkt von Greoux her kommend. Thömu macht eine ähnliche Erfahrung nach einem zu tiefen Klinken. Über Manosque kann nur noch Willy mit seinen Künsten eine Aussenlandung verhindern.

Peter Dürig wird etwas kurz gehalten, weil Thömu nach dem gestrigen Nachtessen einen etwas mulmigen Magen hat. Dafür zeigt Schmid Hansruedi Fritz "wos düregeit" mit einem Flug an den Mont Ventoux.

Beim Nachtessen findet man sich dann wieder in allerbesten Harmonie dank Michel Housis Lieblingsgericht, Mais-salat.

### Dienstag 13.8.96

Der Wind ist auch heute noch stark mit ca. 50 km/h. Trotzdem gibt's schöne Angewöhnungsflüge. Willy und Peter fliegen schon am Morgen mit dem Duo Gap-Sisteron und zurück. Housi landet mit der Elfe nach einer halben Stunde. Dafür begleitet er Hansruedi nach Pui-moisson.

Thömu bummelt in einer Welle am Lu



Schon was anderes als die ASK 21! Willy und Fritz in der ASH 25.

herum. Fritz macht etwas Geographieflüge und Rüedu macht seinen ersten 65er (mit dem Velo).

Am Abend bringt Burri Trene noch etwas Leben in die ganze Sache, indem er Rüedus Hörnli-Ration für den morgigen Tag wegputzt.

### **Mittwoch 14.8.96**

Nach dem reichhaltigen Morgenessen, wie man es leider nur in den Ferien kriegt, füllen Peter und Willy den Diskus bis zu den Bremsklappen, 110 Liter Wasser werden hineingeträufelt. Dies ergibt die horrenden Flächenbelastung von 43 kg/m<sup>2</sup>. Mit dieser Ladung fliegen sie bis nach Barcelonnette und zurück.

Res Trüssel schafft bereits im zweiten Anlauf das Testat 9 (Valensole und zurück).

Rita hat Pech: Sie startet spät, und eine Abdeckung murkst den Rest Thermik ab, so dass die Schläuche nur noch bis 1200 Meter reichen.

Hansruedi bewegt stundenlang den Diskus über das Plateau und Trene macht einen ersten Vorstoss bis zum Morgon.

Abend: Braten wird fleissig bepinselt, die Batterien für den Grillmotor sind o.k. aber es braucht trotzdem das geschulte Auge des Fahnders um eine Gaskrise im Kocher zu finden. Fazit: Menu wird mit einer halben Stunde Verspätung gegessen.

Rüedu schafft trotz den fehlenden Hörnli satte 45 km!

### **Donnerstag 15.8.96**

Laut Trene ist es heute gut aber nicht SO gut. Für Res ist das aber ausreichend um Testat 10, Puimoisson re-tour, zu fliegen. Rita geht es wieder ähnlich wie gestern, nach einem etwas späteren Start bereitet ihr das Plateau einiges Kopfzerbrechen und Valensole liegt nicht ganz im Bereich des Möglichen. Housi und Thömu treffen nur sehr komische Schläuche an bis sie merken, dass sie die ganze Zeit mit Vario auf Sollfahrteinstellung fliegen. Am Abend beginnt die Grande Fête in Vinon, der Lärm auf dem Budenplatz lässt uns kaum einschlafen. Zu guter letzt wird auch noch bei Hansruedis Volvo die Heckscheibe eingeschlagen.

### **Freitag 16.8.96**

Am Morgen plagen uns die ersten Mücken, die auch sehr erfreut über die Windstille sind. So gibt es heute, dank dem ausbleiben des starken Südwestwindes, den ersten heissen Tag. Willy und Peter nutzen das Wetter und fliegen mit dem Duo bis nach Briançon. Rita startet heute etwas früher, fliegt ganz frech nach Valensole und direkt auf das schönste aller grünen Felder bei Greoux. Die Aussenlandung klappt perfekt. An der Strasse hebt sie nur kurz den Daumen und wird auch prompt von einem Deutschen zum Flugplatz mitgenommen. Fritz hat heute seinen fluglehrerfreien Tag und bewegt darum etwas den Diskus. Rüedu und Thömu rasen mit den Velos 80 km

durch die Hitze. Am Abend reisen Fritz und Peter zurück in die Schweiz. Peter lässt seine ganze Barschaft an Schweizerfranken im Hotelzimmer zurück. Das Geld reicht gut für ein Nachtessen in Greoux. Mit dabei sind auch Margot, René Ernst und Hans Schmid.

### Samstag 17.8.96

Hans Schmid nimmt am Morgen bereits sehr früh Rita, Housi und Thömu mit auf einen Rundflug ans Meer, Vinon, Marseille, Camarque und wieder zurück nach Vinon. Res hat heute seinen grossen Tag. Er fliegt den FAI 50er Vinon-Sisteron und wieder zurück. Hansruedi und Thömu fliegen nach einem etwas späten Start bis nach St. Crepin. Dort lümmeln sie so lange herum, dass

es nicht mehr für den Rückflug reicht. Kurz bevor eine Suchaktion eingeleitet wird landen sie um 20 Uhr in Puimoisson und lassen sich zurückschleppen. Währenddessen im Campo: Kurz vor dem Abendessen kommt jemand mit dem Velo vorbei und fragt, ob wir die Nummer 3131 vermissen würden... Das taten wir jetzt irgendwie schon, der Duo war schon lange unterwegs. Ein bisschen Nervosität machte sich breit (endlich einmal Action?), Willy zog schneller an seiner Pfeife. Dann aber der erlösende Funkspruch: "Campo Vinon, 3131, wir kommen". Thomas und Hans-Ruedi hatten ganz einfach nicht gewusst, dass sie Flüge über 20 Uhr hinaus schon um 18.30 Uhr hätten anmelden sollen. Normalerweise

12



*Der Ernst der Lage ist unübersehbar: Es geht ums Essen!*

werden dann nämlich sofort (zahlbare) Suchaktionen gestartet...

Am Abend bereitet uns Ruedi in seiner perfekten Art eine Paella. Wir haben noch selten so gut gegessen. Vor dem Nachtessen stossen noch Günther Stulz und Michael Jäggi zu uns.

### **Sonntag 18.8.96**

Am Morgen kommt Ruedi zu seiner Lufttaufe in einem Kleinflugzeug, Schmid Hans nimmt ihn mit nach Puimoisson.

Thomas macht mit Günter einen Geografie-Einweisungsflug in der ASK 21, bis er denkt, es sei jetzt lang genug gewesen und dank rigorosem Einsatz der Bremsen Günter davon überzeugen kann, nicht noch einen Schlauch zu nehmen. Denn anschliessend ist Michael dran.

Im Platzbereich von Vinon ist es schwierig wegzukommen. Die Thermik ist unter 1300 Meter ziemlich schwach. Hansruedi gelangt im Diskus bis zum Blayeul, dort muss er wegen des schlechten Wetters umkehren. Auch Trene und Housi kommen im Duo nicht weiter. Rita gelangen die 30 km nach Puimoisson und zurück sehr gut, vielleicht auch, weil sie es erst nach der Landung allen bekanntgab. So hatte sie keine Erwartungen zu erfüllen! Später gibt es für uns dann nur noch eines: ab in den Swimmingpool! Inzwischen zeigt Ruedi wieder einmal, wie man als Feuerwehrmann am besten auf dem Gaskocher ein herrliches Gericht beste-

hend aus Filet an einer feinen Weinsauce, begleitet von Risotto herstellt.

Deshalb schlagen wir am Abend beim Risottoessen gewaltig zu, auf jeden Fall hat es dank den tiefen Preisen in Frankreich für alle genug Fleisch. Fritz hat das natürlich gerochen und bringt auch aus der Schweiz auch noch gleich Gianna mit. Das ganze Essen wird von einem traumhaft roten Sonnenuntergang untermalt. Gianna ist völlig hingerissen.

Auf dem Platanenplatz beim Hotel war auch heute abend noch Kilbi und Opénairdisco. So war ein später Schlummertrunk zu rotem Wein die richtige Antwort. Dann ist aber "La Grande Fête" in Vinon endlich vorbei (nach vier lärmigen Nächten). Die Schausteller verabschieden sich mit einem grossen Abbaukonzert bis in die frühen Morgenstunden.

### **Montag 19.8.**

Der Tag beginnt bewölkt und mit relativ starkem Wind. Es wird eine Front angekündigt.

Trotzdem versuchen wir die Zeit bis dahin fliegerisch zu nutzen.

Willy lässt sich ein weiteres Mal die Gelegenheit nicht nehmen, mit René in der ASH 25 auszugehen. Der Start in dem eleganten Riesenflieger erweist sich jeweils als gar nicht so einfach, und auch die Landung sieht immer speziell aus: die butterweichen Flügel, die oben fast zusammenkommen. Zum Erstauen sieht man jetzt auch Willy mal er-

schöpft von einem Flug zurückkommen!

Fritz und Günter begeben sich in der ASK 21 nordwärts.

Nach etlicher Zeit haben sie aber immer mehr mit dem sich verschlechternden Wetter zu kämpfen, und sie bangen darum, ob es ihnen wieder zurück nach Vinon reicht. Jedenfalls ist für Fritz nun die Aufgabenteilung klar: "Günter programmiert, ich fliege". Es geht um die Funkfrequenzen der anderen Flugplätze... Sie schaffen es aber doch noch.

Bei Michael's Flug mit Thomas geht es nachher erst gar nicht richtig los: der Schleppilot zieht sie schon von Anfang an in absaufendes Gebiet. Im Westen wird es dann allmählich grau, und als Thomas Blitze sieht, sind sie schnell wieder am Boden.

Es gab eine grosse "Räume"-Aktion (räum ein räum aus) mit allen Fliegern, und als wir fertig waren, war das Gewitter auch schon folgenlos westlich an uns vorbeigezogen!

Weil es aber schon gegen Abend ging, war das gerade richtig für eine Runde erfrischendes Panaché in der Flughafenbeiz. Da konnten jene, die es noch nicht wussten, erfahren, warum Hans-Ruedi der "Fahnder" ist und wie ihm seine jahrelange Praxis in der Navigation nicht nur beim Segelfliegen nützlich ist, sondern auch bei der Jagd nach Erpressern in einem tieffliegenden Helikopter: "Je tiefer ich fliege, um so besser kann ich navigieren". Wenn es da-

bei um eine Tasche gefüllt mit 10'000 Fr. geht, sicher noch besser!

### Dienstag 20.8.

Eigentlich wurde immer noch ein Gewitter vermisst, aber der Tag gestaltete sich besser als erwartet. Wie man am Briefing schon sagte: "Wir sind hier eben im Süden, da ist alles ein bisschen anders". Aber auch solches Wetter w

erflogen sein, das geht nicht von alleine, zumal hier der Wind immer eine nicht zu übersehende Komponente darstellt.

Rita versuchte in Housi's Elfe vergeblich, die FAI-50 km nach Sisteron zu schaffen. Michael fand sich in der ASK 21 auf der 20 km-Strecke nach Valensole plötzlich in einem Saufen wieder, was ihn bewog, lieber auf einem schönen Feld eigenhändig zu landen, als etwas Ungewisses zu provozieren. Die erste Aussenlandung möchte man doch in guter Erinnerung haben!

Günter machte sich danach auf den Weg nach Valensole, es gelang ihm auch, den Wendepunkt zu fotografieren und zurückzukommen. Thomas zeigte uns, wie man mit leichter Hand im Discus die 50 km hin und zurück fliegt! Annemarie verabschiedete sich auf eine Zugreise Richtung Meer und anschliessend nach Hause.

Ruedi machte die Strecken jeweils auf seine Weise: mit dem Bike. Er sinnemäss: "Ihr Segelflieger müsst immer so schwere Geräte herumschieben und dann könnt ihr wieder warten, bis ihr

drankommt." Heute jedoch war Segelflugtaufe für ihn im Duo-Discus mit Willy. Nachher schwörte er noch mehr auf sein Bike, aufs Jogging, aufs Kochen und Essen etc. ...

### **Mittwoch 21.8.**

Dieser Tag wurde ein Kampftag. Die ganze Zeit schon wurde besagte Front w. ein Gewitter erwartet, und prompt waren wir Schweizer praktisch die einzigen, die heute fliegen wollten. Die Franzosen lachten uns schon aus deswegen: "Die fliegen bei jedem Wetter". Rita und Michael probierten es jedenfalls, wegzukommen, aber sie reüssierten nicht.

Willy und Fritz kamen im Duo am weitesten, aber die Rückkehr war eine offene Frage. 200 m über dem Flugplatz St.Auban hatten sie schon das Rad ausgefahren, als Willy's Spürnase einen Hauch von Schlauch fand. Rad sofort wieder ein, Willy kämpfte den Duo sehr langsam wieder auf 2000 m, während dem Fritz sich ein Nickerchen gönnte.

Die beiden kamen tatsächlich zurück. Fritz machte wieder eine seiner lustigen Landungen "um die Ecke", d.h. von der Landepiste her ausrollend in einer Kurve direkt zum Anhängerplatz: "Aber macht mir das nicht nach".

Die Schwierigkeit des Wetters konnte man daran ablesen, dass zwei Zürcher mit ihrer ASH 25 eine Aussenlandung machen mussten. Zu ihrem Pech gesellte sich hinzu, dass niemand mehr von ihren Kameraden zum Rückholen

auf dem Flugplatz anwesend war, als sie telefonierten.

Jetzt begann es tatsächlich langsam gewittrig zu werden, sandiger Wind und Regentropfen liessen den Discus ein wenig nach Sahara aussehen. In einer konzentrierten Aktion versorgten wir die Flieger ein weiteres Mal in den Anhängern.

Es war folglich die ideale Gelegenheit, abends wieder einmal auswärts essen zu gehen. Wir beehrten das Gartenrestaurant unseres Hotels damit, es wurde ein unvergesslicher Gourmetabend unter schilfbedeckter Pergola.

Endlich kam das lange erwartete Gewitter, wir waren glücklich am Schirme, und als die Rechnung kam, gingen uns sämtliche Lichter aus...

### **Donnerstag 22.8.**

Das Gewitter hatte sich verzogen, und der Himmel sah mit seinen sich aufbauenden Cumuli allmählich nach prächtigem Rückseitenwetter aus. Die Basis war auf 1400 m, aber ein paar von den Wolken waren dann doch nur Wassersäcke, was Günter eine schmerzliche Erfahrung einbringen sollte.

Fritz, Hans-Ruedi und Housi gingen an diesem Tag auf eine Flugplatzbesichtigungstour nach Marseille und in die Camargue.

Günter, Michael und Thomas schauten sich am Morgen das schöne, kompakte Städtchen Manosque an, wobei sie auf dem Marktplatz Willy und Gianna

zu einem gemeinsamen Kaffee trafen. Günter startete nach dem Mittag in der ASK 21 zu einem 30-km-Versuch nach Puimoisson. Bei der Rückkehr, nach gelungener Wende, geriet er unter Wassersäcke und musste auf dem Plateau aussenlanden, wobei er den Flieger beschädigte, weil seine Landung schiebend erfolgte. Am liebsten wollte er nachher natürlich auf der Stelle im Boden versinken...

Thomas und Ruedi verabschiedeten sich später. Sie traten die Heimreise an, Thomas mit einem besonders stark weinenden Auge, weil ihm sein Bike gestohlen worden war mitsamt teurer Ausrüstung daran und ein paar Gramm Südamerikastaub inklusive Erinnerungen.

Hans-Ruedi musste seinen Volvo mit reparierter Heckscheibe noch einmal in die Garage bringen, weil die Reparatur einem Wasserdichtetest nicht standhielt...

### **Freitag 23.8.**

Es war strahlendblauer Himmel, aber thermisch lief sehr wenig. Die einzige Wolke, die man sah, war diejenige, die Dutzende von Segelfliegern über dem Plateau bildeten... Es sah gefährlich aus, zumal hier viele Flieger wirklich aus allen Richtungen in einen Pulk schiessen, ohne sich um die bestehende Drehrichtung zu kümmern.

Fritz wagte sich im Duo-Discus ins Getümmel und ging mit Günter nochmals dessen Aussenlandung besichtigen.

Rita wollte den FAI-50 km versuchen. Sie startete, als die Luft langsam warm genug erschien, aber dann kam der Funkspruch von Fritz: "Rita soll noch eine Stunde warten. Das ist noch nichts für sie". Sie kam kurz darauf von selber zurück, auch Housi landete im Discus vor ihr, aus psychologischen Gründen, wie er sagte, damit Rita diejenige sei, die länger oben war!

Fritzens zweiter Funkspruch lautete: "Wir kommen zurück. Mir verleidet's". Hans-Ruedi war mit der lädierten ASK 21 schon heimwärts abgefahren, nachdem er seine pikfeine Badezimmerordnung zusammengepackt hatte.

An diesem prächtigen Tag hätten wir gescheiter einen schönen Ausflug unternommen oder wie Margot Sonnenbäder gemacht!

Den Abend jedenfalls genossen wir in einer Pizzeria(!) beim Marktplatz in Manosque, untermalt von einer Open-air-Band. Housi bekam wieder ein riesiges Dessert mit einem Zentner Schlagrahm darauf wie beim letzten Essen, und anschliessend liessen wir uns vor seinem Wohnwagen vom herrlichen Sternenhimmel verzaubern.

### **Samstag 24.8.**

Der letzte Tag. Eigentlich hatte man schönes Wetter erwartet nach der klaren Nacht, so dass Rita mit der Elfe doch noch den 50er hätte machen können. Aber schon beim Aufstehen war der Himmel bedeckt, wir entschlossen uns zum endgültigen Zusammen-

packen, und da fing es auch schon an zu regnen. "Das macht den Abschied leichter", meinte Fritz.

Hans-Ruedi hatte trotz perfekter Organisation sein Lavette vergessen, und an Günter's Auto war in der Nacht ein Einbruch versucht worden.

Die Rückreise führte dann aber wider Erwarten in einen wunderschönen, orbstlich getönten Abend mit goldener Sonne.

### Schluss

Insgesamt wurden in diesen zwei Wochen von uns 134 Stunden geflogen, bei 77 Starts. Eine Woche belief sich kostenmässig etwa auf 1'200 Fr., was gut für alles ausreichte, also für die Autofahrt mit Anhänger, Doppelzimmer im Hotel, Flugplatz- und Schleppgebühren, gemeinsames Haushaltsgeld und ein paar auswärtige Essen.

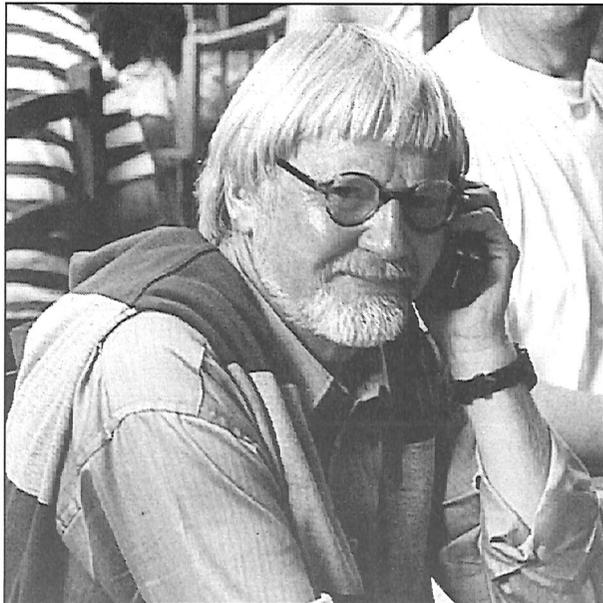
Vor allem für uns Testatflieger und -fliegerinnen war es eine sehr beeindruckende, spannende und lehrreiche Zeit. Auch wenn wir nicht alle ins Auge gefassten Ziele erreichten, sahen wir doch, worum es geht: das Zentrieren in schrägen Schläuchen, das Vorwärtskommen gegen starken Wind und nicht zuletzt die Erfahrung

von Aussenlandungen! Deshalb sei Andreas nochmals für seine Leistungen und somit für das errungene Silber-C gratuliert!

Wir alle möchten hier Fritz Bhend und Thomas Wyss für die souveräne Organisation danken, ebenso Rita Holdener für die Hotelreservation und für ihr Talent beim Verwalten der Haushaltskasse, Ruedi Holdener für seine 5-Sternküche, Willy Wittwer für die Übersicht über das Material und Housi Michel dafür, dass er uns seinen Wohnwagen zur Verfügung stellte!

Das Schönste wäre: eine Wiederholung!

Günter Stulz, Michael Jaggi, Thomas Wyss



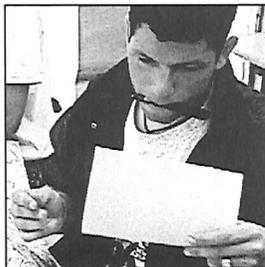
## Internationaler Jungfliegeraustausch '96 Canada

Jedes Jahr selektioniert die IACE-Kommission elf Schweizer Jungpiloten für den Internationalen Jungfliegeraustausch. So auch dieses Jahr, nur mit

der Änderung, dass nun Piloten von allen Aero-Club Sparten die Chance haben teilzunehmen. Der Jungfliegeraustausch steht für die Kameradschaft und Förderung der Jungflieger aus verschiedenen Nationen. Ich hatte endlich das Glück, den Anforderungen der IACE-Kommission zu genügen und wurde vom

17. Juli bis 31. Juli 1996 mit Simon Staehlin, einem Motorflugpiloten der bei der Alpar fliegt, nach Canada entsandt. Canada war schon immer mein Traum, ich konnte es kaum fassen als ich diese freudige Botschaft per Post bekam. Endlich in dieser unbändigen Natur mit einem Wasserflugzeug herumkurven zu können, was sich später als falsche Vorstellung herausstellte. Am Mittwoch begann unsere Reise, direkt vom Flughafen Kloten in einem Non Stop Flight nach Montreal. Die anderen 9 Schweizer Cadets mussten zuerst von Bern nach Rhein-Main US-Airbase geflogen werden, wo sie sich dann in alle Richtungen verstreuten. Während dem Flug nach Montreal konnten Simon und ich im Cockpit der MD-11 mit den Piloten ein Schwätz-

chen halten. Nach neun Stunden setzte dann die Swissair SR-134 in Montreal auf. In der Ankunftshalle wurden wir dann von einem alten kanadischen



Royal Air Force Piloten abgeholt, welcher uns dann auf die Fort St. Jean Militär Base brachte. Kaum Quartier bezogen und sich frisch gemacht wurde schon zum Welcome Dinner gerufen. Jede Nation

wurde kurz vorgestellt und man knüpfte schon die ersten Kontakte. Insgesamt waren wir 65 Cadets aus Amerika, Großbritannien, Australien, Japan, den Philippinen, der Turkey, Holland, Rumänien, Frankreich und der Schweiz. Von nun an war 14 Tage full Power angesagt. Wir sahen unter anderem das Kanadische Space Center, wo Astronauten ausgebildet werden, und konnten sogar selbst an solchen Belastungstests teilnehmen, was viel Spass bereitete. Die verschiedenen Museumsrundgänge waren sehr interessant, besonders das Canadian Warplane Heritage Museum, wo Flugzeuge aus dem ersten und zweitem Weltkrieg stehen und alle noch flugtüchtig sind. Unter anderem sah man auch noch zwei Hawker Hunter und zwar mit der schweizerischen Immatrikulation. Neben den Museen konnten wir uns auch noch fliegerisch betätigen, und zwar

beim 246ten Squadron CDN Progress. Dort drehten wir mit Cessnas Platzrunden und überflogen sogar noch die Niagara-Fälle. Auch Segelfliegen war angesagt, nur leider sehr kurz, es reichte gerade für eine Platzrunde. Dafür war aber der Captain, der mit mir flog um so mehr begeistert, ich konnte nämlich nach dem Klinken einen kleinen

Ohlauch ausmachen, wo wir einen Nullschieber hatten und sogar ein bisschen Höhe machten. Diese Art Segelflug ist leider den Kanadiern fremd, sie brauchen die Segelflugzeuge nur für Platzvolten, sie kennen Thermikfliegen gar nicht, wie mir Captain Skerlan erklärte. Auf jeden Fall hat im dies so gut gefallen, dass er in die Schweiz kommen will, um das Thermikfliegen zu erlernen.

Auch sportlich wurde viel geboten, wir konnten jeden Morgen in die Sporthalle wo es alles gab, sogar eine Eisbahn. Einmal nahmen wir sogar an einer Riverrafting Fahrt teil. Es war wunderbar, auf dem Fluss durch die kanadischen Wälder zu fahren.

Wir hielten uns immer im südöstlichen Teil Kanadas auf, wo wir meistens einen französisch-englischen Dialekt aufsetzen mussten. Nicht nur fliegerisch wurde uns viel geboten, sondern auch kulturell und architektonisch. Wir waren in den meisten Grosstädten in diesem Teil Kanadas, wo Shopping und Fun angesagt war.

Neben den offiziellen Aktivitäten waren da auch noch die privaten. Wir zogen dauernd mit den Briten, Japanern, Philippinen und Franzosen durch die Strassen, um in den diversen Pubs etwas Flüssigkeit aufzunehmen. Als wir in Kingston stationiert waren, bekam ich von einem Canadischen Kadetten den Tip, ein Pub namens Al's Hangar aufzusuchen, eine richtige Fliegerbar. An der Decke hingen verschiedene Flugzeuge vom ersten Weltkrieg, und über-



*Niagara Falls*

all war irgend ein Flugzeugteil zu bewundern. So eine Bar fehlt leider bei uns in der Villa Thermik!

An den Wochenenden wurden wir an Gastfamilien zugeteilt. Simon und ich hatten viel Glück damit, die Gastgeber entsprachen immer voll unserem Geschmack. Bei der einen Gastfamilie war das ganze Wochenende nur Fliegen, Motocross und am Abend Swimming-poolbarbeque angesagt.

Leider verflogen die zwei Wochen mit enormer Geschwindigkeit, und nach dem Abschlussdinner mit anschließender Disco bis in den frühen Morgen hiess es dann Abschied nehmen von den vielen echten Freunden, die man gewonnen hatte und mit denen man viel erleben durfte. Es fiel einem sehr schwer, und manchmal floss sogar eine Träne.

Am nächsten Tag war Kofferpacken dran, noch ein bisschen auf der Airbase herumlaufen und dann ab in die Maschine Richtung Zürich-Kloten.

Die Organisation der Kanadier war wundervoll, wir wurden in den zwei Wochen von zwei Kanadischen Escorts betreut. Einer davon hiess Lt. Shawn Lemaire. Zirka 30 jährig und ein typischer Kanadierer. Damit meine ich, korrekt und humorvoll.

Dieser Jungfliegeraustausch wird für mich unvergesslich bleiben und ich hoffe, dass die verschiedenen Kontakte unter den Cadets nicht einrosten werden. Selbstverständlich wäre dies alles nie wahr geworden ohne die Empfehlung durch die SG-Bern. Vielen Dank!!

Maurice Ducret



## "Fly-out" nach Zell am See und Salzburg

**15.- 17. Juni 1996**

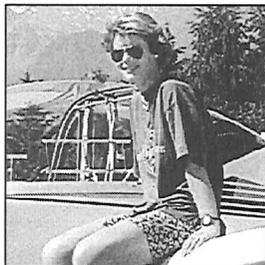
Fritz Bhend und Heinz Gerber hatten die Idee, ein Fly out ins benachbarte deutschsprachige Ausland zu unternehmen, und zwar mit der Katana als Leitwolf und 3 Motorseglern im Schlepptau. Das Ziel: Erfahrungen sammeln, um später Auslandsflüge selber durchführen zu können. Die Crews setzten sich folgendermassen zusammen:

Katana: Bhend Fritz, Michel Housi

Falke: Holdener Rita, Michel Pesche

Dimona: Hostettler Fredy, Gerber Hene

ASK16: musste wegen Todesfall in der Familie kurzfristig absagen



Wir treffen uns am Starttag um 07.30 Uhr in der SG-Baracke, um die letzten Vorbereitungen für den Abflug nach Zell am See durchzuführen, das Routing zu besprechen, den Flugplan aufzugeben und die unumgänglichen Zollformalitäten über uns ergehen zu lassen.

Um 10.00 Uhr hebt der Falke als erstes Flugzeug in die Lüfte ab. Im Abstand von wenigen Minuten folgen die Katana und schlussendlich die Dimona.

Kurze Verzollung auf dem Flugplatz Hohenems, eine Tasse Kaffee im 'Fliegerstüble' und weiter geht's via Arlbergpass. Danach trennen sich die Wege.

Die Katana umfliegt gekonnt die CTR Innsbruck auf der Nordseite, während der Falke und die Dimona südlich von Innsbruck über den Brenner- und den Gerlospass auf Zell am See zufliegen, wo alle drei Flugzeuge nach 1 ½ bis 2 Flugstunden landen.

Ein 20minütiger Walk zum Hotel 'Pinzgauerhof', Siesta für Fritz, bzw. Badeplausch im See für die anderen ist angesagt. Aber oha lätz! Am See angekommen, erwartet uns eine steife Brise, ans Baden ist nicht zu denken. Also genehmigen wir uns sofort ein Radler. (Insidern ist dieses durstlöschende Getränk bestens bekannt.)

Am Abend Apéro, natürlich zusammen mit unserem ausgeruhten 'Ausflugvater' Fritz, Fahrt mit Schmalspurbähnli nach Zell, Einkehr in der Pizzeria 'Giuseppe'. Den Fritz kennen hier nun wirklich alle (die Kellner, der Chef und auch die CHEFIN.) Dies kommt uns aber sehr zustatten, werden wir doch im Anschluss an das feine Tira mi su (deutsch: stell mich auf!) alle mit einem Amaretto verwöhnt. Weiter geht's durch verschiedene Lokale. So gegen 9 Uhr wollen die ersten schlafen gehen, während die andern à tout prix noch nicht nach Hause möchten. Die

Vernunft siegt. Wir nehmen den halb-  
stündigen Marsch in Angriff...

Frühstück, Briefing am Flugplatz, Ab-  
flug nach Salzburg International Air-  
port, natürlich mit Landung und Rol-  
len nach Controllers Anweisungen (Rita  
will diesem unbedingt aus der Nähe in  
die (blauen?) Augen blicken und rollt  
deshalb ganz kühn über den Tarmac  
zum Turm hin. "You are on the wrong  
place here," tönt es sofort vom Tower.  
Der Aufforderung, zum GAC zu rollen,  
wird dann auch unverzüglich Folge ge-  
leistet.

(In Zell am See lernten wir übrigens an  
diesem Morgen die Leistungsgrenzen  
insbesondere der Dimona kennen,  
wenn die Startbahn kurz, das Flugzeug

gut beladen, die Temperatur um 10.00  
Uhr bereits 25C anzeigt, und kurz nach  
der Startbahn die ersten hohen Bäu-  
me auftauchen.)

Nach den üblichen Formalitäten fahren  
wir mit dem Bus in die Stadt. Dort wer-  
den wir beim Aussteigen am Fusse der  
Burg mit 6 Kanonenschüssen begrüsst.  
Das Timing hätte nicht besser sein kön-  
nen. Die Salutschüsse gelten zwar ni-  
speziell uns, sondern sind Startschuss  
für einen Umzug der verschiedenen in  
Innsbruck lebenden Bevölkerungsgrup-  
pen aus ganz Oesterreich.

City sightseeing (Getreidegasse u.a.m),  
leichtes Mittagessen, Rückkehr zum  
Flughafen, Flugplan aufgeben und  
schon gilt es Abschied zu nehmen, da

22



*Ein paar Fingerhüte voll Sprit für den Rotax. Übrigens ist die Assoziation Rotax-  
Moulinex völlig falsch.*

die Dimona-Crew wegen dringenden Terminen direkt nach Bern zurückfliegen muss.

Die Katana-Crew entschliesst sich, die Gegend Richtung Osten auszukundschaften, während Pesche und ich unter den schönen Cumuli den Anschluss Richtung Südwesten suchen wollen. Unmittelbar vor dem Start Meldung im Tower, der Flugplatz Zell sei infolge Unfall bis auf weiteres geschlossen.

Wir geben als Alternate St. Johann bekannt und ab geht's. Über der "Perle Tirols" Kufstein drehen wir Richtung St. Johann ein. Eine Landung dort erübrigt sich jedoch, da inzwischen in Zell die eingeknickte zweimotorige Maschine weggeräumt ist. Via Pass Thurn kehren wir am späteren Nachmittag nach Zell zurück.

Auch an diesem zweiten Abend lassen die kulinarischen Genüsse keine Wünsche offen. Es geht doch nichts über einen Geniesser als Reiseleiter...

Am Montag morgen gewisse Hektik und wieder recht umfangreiche Vorbereitungen, da ein Grenzüberflug bevorsteht. Unser Zollflugplatz heisst Samedan. Wir wollen unbedingt vor 12.00 Uhr dort eintreffen.

Richtung Mittersill, Gerlospass, Wildspitze, Reschenpass, Zernez lautet unser Routing. Zweifellos unser bisher schönster Flug im Falken. - Gewisse Höhen soll man nur noch geniessen, aber nicht mehr melden. Und so unterlässt unser "Chef" weit unten in der

Katana weitere Fragen. - Um 11.55 Uhr landen wir in Samedan - die Zöllner sind bereits im Apéro.

Nach dem Besuch im C-Büro, einer kleinen Stärkung für uns sowie einigen Litern Benzin für den Falken geht es Richtung Julier - Grimsel zurück nach Bern. Das Top-Wetter erlaubt es uns, den Motor zwischendurch abzustellen. - In Bern werden wir von der Katana-Crew empfangen. Die beiden Piloten haben den Durst schon gelöscht!

Ein unvergesslicher Ausflug geht zu Ende. Für die Falken-Crew, als Neulinge im Reiseflug, gibt es viele Eindrücke zu verarbeiten. (Jetzt kann ich sogar schmunzeln über meinen Salzburger Taxi-Drive auf dem Tarmac. - Bestimmt hätten wir im Schatten des Lauda-Airliners eine gute Figur gemacht). Um die gesammelten Ausland-Erfahrungen zu vertiefen, sollte so bald als möglich ein weiterer Ausflug geplant werden. - Wann und wo treffen wir uns?

Heinz Gerber / Rita Holdener

## In eigener Sache

### Eine schöne Arbeit

Lieber Leser

Arbeiten wie die vorliegende mache ich gerne, denn ich interessiere mich für Typografie und gestalte gerne Publikationen. Am liebsten mache ich sie, wenn ich genügend Zeit dazu habe und nicht gerade Hammerwetter ist, denn dann fliege ich lieber.

Und so seltsam es klingen mag, sogar ich habe neben dem Fliegen noch ein paar Dinge zu erledigen, wie zum Beispiel einige Kleinigkeiten für die Schule, aber das ist bekanntlich herzlich wenig.

welches Foto wie gross sein muss.

Winu Boschung als Fachmann unterzieht die Bilder nach dem Scannen einer aufwendigen Überarbeitung, denn sonst hätten wir nie diese Bildqualität. Dazu braucht er etliche Stunden, und auch er hat daneben noch anderes zu tun. Die Dateien werden dann (an einem Werktag) auf dem Fotobelichter ausgegeben, und zum Schluss von mir in die Prints montiert.

Für meine Arbeit brauche ich pro Ausgabe rund 20 Stunden, wenn alles tip-top sein soll. Es macht nun einen gewaltigen Unterschied, ob ich diese nach und nach wenn es günstig geht einschicken kann, oder ob ich sie am Stück übers Wochenende oder in einigen Freinächten durchziehen muss.

24

### Gut Ding

braucht gut Weil. Das heisst im konkreten Fall:

Wenn ich nach mehreren Mahnungen glücklich im Besitz der geschätzten Manuskripte bin, kann ich diese korrigieren und zum Teil einer dringend nötigen umfangreichen Überarbeitung unterziehen. Auch geeignete Fotos sind selbstverständlich mehrmals anzufordern und auszulesen.

Nun beginnt die Arbeit im PageMaker: der Text, die Grafiken und Fotos werden plaziert. Auch hier gilt: Gut Ding etc.

### Der fromme Wunsch

Es gibt Dir, geschätzter Mitarbeiter nicht mehr zu tun wenn Du Deine Arbeit frühzeitig erledigst, und nicht den allerletzten Moment und drei Mahnungen abwartest.

Wenn Du die Terminabfolge im Kasten auf der nächsten Seite betrachtest wirst Du ohne Weiteres einsehen, dass der Monatswechsel der letzte anständige Termin zur Abgabe Deines Materials ist. (Das wäre also der Wunsch.) Nachdem ich erst heute (17.11.) die

### Termine

Das wäre im Fall dieser Nummer am 10. Nov. fertig. Erst jetzt steht fest,

letzten Fotos erhalten habe, wirst Du Verspätung der News haben.  
Verständnis für diesen Text und für die Christoph Hammerschlag

### Der Lauf der Dinge

SO 10. Nov.	News fertig gesetzt	DO 21. Nov.	
MO 11. Nov.	Fotos unterwegs zu	FR 22. Nov.	
DI 12. Nov.	Winu	SA 23. Nov.	
MI 13. Nov.		SO 24. Nov.	
DO 14. Nov.		MO 25. Nov.	Ende Druck
FR 15. Nov.	Ausbelichten Fotos	DI 26. Nov.	Vorbereitung Versand
SA 16. Nov.	Montage Fotos	MI 27. Nov.	Versand
SO 17. Nov.		DO 28. Nov.	
MO 18. Nov.	Versand Vorlagen	FR 29. Nov.	Zustellung (B-Post)
DI 19. Nov.	Beginn Druck	SA 30. Nov.	
MI 20. Nov.	(5 Arbeitstage)	SO 01. Dez.	Zieldatum

### Unsere Dienstleistungen

- Heliographie
- Druckerei

Positivpausen, Transparentpausen, Polyesterfilme  
Offsetdruck bis A3, Druck auf Couverts, Formulare, Garnituren, Visitenkarten,  
Hochzeits- + Geburtskarten, Weihnachts- und Neujahrskarten, Einladungen  
schwarz + mehrfarbig, Individuelle Beratung, Schriftsatz, Prägedruck,  
Heissdruck auf T-Shirts

- Kopierservice
- Laserfarbkopien
- Grosskopien
- Plotterservice

Fotokopien, Vergr. + Verkl. stufenlos, Kopien bis 170gm<sup>2</sup> Papier, Selbstbedienung  
auch direkt ab Dia, bis Format A3, Zoom 25% - 400%, hervorragende Bildqualität  
bis 92 cm Breite ab Rolle, Papier, Transparent, Polyfilm, stufenlose Verkl. + Vergr.  
s/w + farbig bis 90 cm Breite ab Rolle oder DIN-Formate bis A0

- Scanservice
- Papeterie
- Finitionen
- Kundenservice

Posterdruck in fotorealistischer Qualität bis 30x30 m  
auf Trommelscanner, Ansicht oder Durchsicht bis 50x30 cm  
Spezialitäten für Büro und Privatbedarf, Ausstellung im Geschäftslokal, Fotoservice  
schneiden, falten, lochen, kleben, heften, spiral- und thermobinden  
Abhol- und Zustelldienst kostenlos, auch von Papeterieartikeln

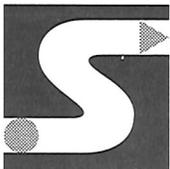


**Helio-Rekord Kala AG**  
**Papeterie Papillon**

Morillonstrasse 86, 3007 Bern  
Telefon 971 53 58 Fax 971 43 20



**schneider ag**  
**biglen**



**IHR LIEFERANT IN DER REGION**

- Baumaterial ● Baustahl ● Bedachungen
- Brennstoffe ● Muldentransporte ● Sanitär

Informationen/Offerten

**031 705 23 23**

Das

# Besondere von sonderegger

Spitalgasse 36  
Bern / Mürren



Fliegerchronograph by IWC