

GLIDER NEWS 2022/2023

S E G E L F L U G G R U P P E
B E R N





EDITORIAL

Stefan Graf, Redaktion Glider News

Liebe Pilotinnen und Piloten,
liebe Freunde der SG Bern,

Eigentlich hätte hier ein völlig anderer Text stehen sollen, aber mitten in der Redaktion der neuen Glidernews-Ausgabe überfiel uns die Nachricht, dass die FBAG das gesamte Gelände südwestlich der Hartbelagpiste zu einem Solarpark umbauen will und damit zum Zwecke der Umsatzsteigerung den Segelflug in Bern zerstört, quasi als bedauerlichen Kollateralschaden. Die Art und Weise, wie die Verantwortlichen dabei mit der SG Bern umgehen, ist - ich sage es einmal vorsichtig: unsere Eltern hätten uns an den Ohren genommen, wenn wir unsere Kollegen um des eigenen Vorteils willen so behandelt hätten. Ich weiss natürlich, dass man sich in der modernen Businesswelt so verhält - gelernt haben wir trotzdem andere Werte.

Segelfliegen ist ein Sport - so wie Ski fahren oder Fussball oder Eishockey. Wie jeder Sport braucht Segelfliegen gewisse Ressourcen, unter anderem Energie und auch einen Sportplatz. Man stelle sich vor, der SC Bern müsste seine Eishalle abreißen, um einer Industrieüberbauung Platz zu machen. Zum Trost würde man ihn darauf verweisen, dass es im Kanton ja noch andere Hallen gebe, in denen er spielen könne. Ausserdem verbrauche eine Eishalle Unmengen von Energie, und Hockey sei schliesslich für eine Gesellschaft allenfalls «nice to have».

Der Vergleich ist nicht so weit hergeholt. Segelflug ist eine geförderte Sportart, in der die SG Bern in einer hohen Liga spielt. Unser Verein ist daneben auch ein Ausbildungsbetrieb, in dem Schüler:innen nach internationalen Standards zu brevetierten Pilot:innen gemacht werden. Segelflug ist also oft genug der Grundstein beruflicher Tätigkeit und - was häufig vergessen wird - ein wichtiges technisches Versuchslabor für die Fliegerei. Das war schon vor hundert Jahren so.

A propos «vor hundert Jahren»: die SG Bern feiert in diesem Jahr «hundert Jahre Segelflug in Bern» mit einem grossen Fest im September. Hierzu gibt es in diesem Heft Informationen. Wir werden der Bevölkerung unseren anspruchsvollen Sport präsentieren und weiter dafür kämpfen, dass er auch im zweiten Jahrhundert auf dem Belpmoos stattfinden kann.

Dieses Heft ist eine Doppelnummer, nachdem 2022 keine Glidernews erscheinen konnten. Ich habe die Verantwortung für den Textteil von Christoph Schläppi übernommen, der über Jahre viel Engagement in jede Seite gesteckt hat, zusätzlich zu seiner Aufgabe als CFI. Zusammen mit Mathias Zimmermann, unserem Haus- und Hofgrafiker, werde ich mich bemühen, euch allen ein Produkt zur Verfügung zu stellen, das die Freude über Erreichtes noch einmal aufleben lässt und so Lust macht auf das, was uns die kommende Saison schenken will. Bei so vielen tollen Berichten und Fotos hoffentlich kein Problem.

Ich wünsche uns allen - trotz der dunklen Wolken am Horizont - eine prachtvolle Saison 2023 auf dem Mösli und «always happy landings». ♦

Umschlagseite vorn:

Ein unvergesslicher Sonnenuntergang über den Spillgerten nach einer Zwischenlandung in Sion.
Mathias Zimmermann, 08.09.2021

Innenseite: Segelflieger mit Klapptriebwerk

Es gibt auch Segelflieger, welche ohne Schleppflugzeug alleine starten können. Hier ein «Arcus T» anlässlich eines Videodrehs auf der verschneiten Piste in St. Stephan. Im Winter ist jedoch kaum Thermik für Segelflüge vorhanden, deshalb findet die Segelflugsaison hauptsächlich zwischen März und Oktober statt. Roland Bieri, 18.12.2021

«I NEVER WORRY ABOUT ACTION, BUT ONLY ABOUT INACTION» SIR WINSTON CHURCHILL

Stefan Zlot, Präsident & Sportchef



Einigermassen gelassen, wenn auch nicht ganz zufrieden schaue ich für die SG Bern auf die vergangene Saison zurück. Als abtretender Präsident hatte ich das Privileg, nicht mit schweren Zwischenfällen oder Unfällen konfrontiert worden zu sein, in welchen Personen zu Schaden kamen. Das Problem allzu vieler materieller Schäden persistiert. Damit möchte ich an erster Stelle unser Sicherheitskonzept erwähnen. Es bildet die Grundlage für den Flugbetrieb und lässt uns laufend Verbesserungsmöglichkeiten überprüfen. Die Schwachstelle bleibt dabei bekanntlich immer der Mensch. Das strukturierte Briefing des Flugdienstleiters inklusive Safety Thema, die Umsicht aller Beteiligten während des Flugbetriebs, das anschliessende Debriefing und neuerdings TEM gehören dazu. Seitens der Technik wird zur Zeit der Einbau von Haubenblitzern in unsere Flugzeuge vorgenommen. Sie geben Flarm-gekoppelt Lichtsignale in Flugrichtung ab und erhöhen damit die Sichtbarkeit.

Damit möchte ich mich als erstes bei unserem Safety Officer Ivan Hausamman sowie bei Bruno Häusler und Michael Schuler und ihren Teams für die kompetente Wartung unserer Flotte bedanken! Dasselbe gilt für Stefan Graf und Till Grossrieder, die dafür sorgen, dass unsere Motorflugzeuge in Schuss bleiben. Stefan hat zudem die Redaktion der Glider News von Christoph Schläppi übernommen. Beiden, sowie unserem Bordgraphiker Mathias Zimmermann danke ich herzlich für ihren Einsatz.

Unser Vereinsjahr begann mit der Hauptversammlung, welche coronabedingt in der Aula Mühlematt über die Bühne ging. Das Format des Samstagnachmittags findet Anklang, erlaubt ausführliche Diskussionen und gegenseitigen Austausch. Ein reichhaltiges Apéro schloss die HV ab – MERCI an Richi Rapold und Bärnu Gerber! Mangels Auslastung unserer Flotte wurde u. a. beschlossen die DG-800 «D8» zu verkaufen, welche in Yverdon ein neues Zuhause gefunden hat.

Leider fehlten Anfang März eine ganze Anzahl Piloten am obligatorischen Saisonbriefing – hier geht es primär um sicherheitsrelevante Themen. Für den gelungenen Startschuss danke ich Christoph Schläppi (Cheffluglehrer), Ivan Hausamman (Safety Officer) und Marc Inäbnit (Chef Motorflug) für ihr kontinuierliches Engagement. Marc danke ich für seinen langjährigen Einsatz als Fluglehrer und Schlepppilot herzlich und hoffe, dass er gelegentlich den Weg in unsere Cockpits zurückfinden wird!

In den ersten Wochen profitierten die Pilotinnen und Piloten der SG Bern vom günstigen Wetter. Meinerseits waren die ersten Flüge in die Alpen bei vorwiegend wolkenloser Thermik und reichlich vorhandenem Schnee herausfordernd und ein gutes Training. Dieses konnte ich im April durch zwei Wochen in Puimoisson ergänzen, so dass sich mein Trainingsbarometer bald grün färbte.

Im Mai und Juni kam es zu einer unerklärlichen Baisse – wiederholt fand sich bei gutem Flugwetter praktisch niemand zum Flugbetrieb ein. Hatte ich etwas verpasst oder nichts vom neusten Virus erfahren? Der Churchill in mir war nicht zufrieden. Im Mai wurde unser Lager in Zweisimmen erneut Opfer ungünstiger Wetterbedingungen.

Es kam nur zu einer Handvoll Flüge. Wir geben nicht auf und werden auch 2023 dort zu Besuch sein, damit sich unser Nachwuchs mit dem Segelflug im Gebirge vertraut machen kann.

Im traditionellen Saanenlager war die SG Bern leider allein durch Marcus Moser mit unserem Discus 2c «DR» vertreten – prompt sprach man nur noch vom Doktor... Wer weiss, vielleicht entwickelt die SG Bern diesbezüglich etwas mehr «action»? Florian Furrer organisierte anstelle der bisherigen Intensivwochen ein Summer Camp am Ende der Sommerferien. Auch hier hielt sich der Andrang leider in Grenzen. Mehr dazu erfährt man in seinem Bericht auf Seite 45. Sogar bei Skyguide fragte man sich unterdessen was wohl (nicht) los ist!

Insgesamt fanden 2022 signifikant mehr Schul- und Schnupperflüge statt (action...). Die restliche Flotte flog insgesamt gleich lange, jedoch wesentlich weniger häufig. Die Gründe dafür sind mir nicht bekannt.

Mit meiner persönlichen Saison bin ich nur bedingt zufrieden – nebst vielen, sehr schönen und ausgedehnten Flügen war ich während meiner Segelflugferien wiederholt krank, oder das Wetter spielte nicht mit. Umso zuversichtlicher schaue ich in Richtung 2023.

Unsere Flugschule bildet bekanntlich das Rückgrat der SG Bern. Aktuell finden sich mehr als 15 aktive Flugschülerinnen und -schüler in unserer Klasse! Die verbesserte Organisation des Flugbetriebs soll dafür sorgen, dass die Novizen 2023 auf ihre Rechnung kommen und die SG Bern den Stand an Pilotinnen und Piloten halten kann. Ich danke allen Fluglehrern herzlich für ihren Einsatz, vorab und stellvertretend Christoph Schläppi und Bruno Ruch, der mit gut 150 Starts mit grossem Vorsprung das Feld der InstruktorInnen anführt! Ich bin sicher, dass 2023 sämtliche Fluglehrer auf ihre Rechnung kommen werden (siehe Churchill). Damit unsere Flugzeuge in die Luft kommen, sind wir auf die Schlepppiloten angewiesen. Auch hier haben nicht alle dieselben Möglichkeiten, sich zu engagieren. Ihnen danke ich für ihre Einsätze und Stefan Graf für die umsichtige Organisation des Schleppbetriebes!

Insbesondere im Hinblick auf die Flugschule wurde auch das Windenprojekt weiter vorangetrieben (siehe den Beitrag von Alain Walther Seite 16). Aus vielfältigen Gründen innerhalb sowie ausserhalb unseres Einflussbereichs erfuhr das Projekt immer wieder teils unnötige Verzögerungen, welche mitunter für verständlichen Unmut sorgten. Erst im Herbst konnten erste Windenstarts mit unserer alt-neuen Berna-Winde durchgeführt werden. Es zeigte sich rasch, dass wir damit über ein starkes und zuverlässiges Werkzeug verfügen. Wie sich der Windenstart in den allgemeinen Flugbetrieb integrieren wird, ist zurzeit noch offen. Wir versprechen uns davon einen intensiven, kostengünstigen und effizienten Schulbetrieb. Die Schlepppiloten werden weiterhin auf ihre Rechnung kommen. Dass un-

sere Winde später auch andernorts zum Einsatz kommen könnte, lässt mich zum Beispiel von Intensivwochen in den Alpen träumen... Bis sich eine entsprechende Routine etabliert hat rechne ich jedoch mit mindestens zwei bis drei Jahren. Stellvertretend für alle am Windenprojekt Beteiligten danke ich dem Projektleiter Alain Walther für den unermüdlichen Einsatz. Dominic Haldemann als derzeit einziger Windenfahrer ehren wir mit dem verdienten Schleppbären, der zusätzlich zum Propeller noch etwas Dyneema erhält! Da die Bären vermutlich erst an der kommenden HV vom 18. Februar ihren neuen Besitzern zugeführt werden, verrate ich für einmal noch nicht, wer die diesjährigen Gewinner unserer Wandertrophäen sind.

Unterdessen hat die Segelflug Nationalliga, die auf www.weglide.org geführt wird, definitiv in der SG Bern Einzug gehalten. An mehreren Wochenenden platzierten wir uns auf den ersten drei Rängen und schlossen am Ende auf dem guten 6. Schlussrang ab, womit wir uns erneut verbessert haben (action...). Die beteiligten 33 Piloten wissen, dass Segelfliegen unter suboptimalen Wetterbedingungen nicht nur ein gutes Training ist, sondern dass man dabei auch wertvolle Ligapunkte holen kann. Sämtliche auf WeGlide gemeldeten Flüge der SG Bern ergaben eine Gesamtflugzeit von 1'130 h und die Distanz von 70'975 km – auf unserem Breitengrad gut zweieinhalb Erdumrundungen...!

Ende Oktober fand die Segelflugkonferenz des SFVS erstmals im neuen Format in Fribourg statt. Die SG Bern gehörte zusammen mit der SG Freiburg (Bellechasse) und der SG Gruyère zu den Gastgebern, war im OK vertreten sowie durch eine Anzahl Helferinnen und Helfer vor Ort. Eine Woche später stand bei uns der Bautag und die Demontage der Flugzeuge auf dem Programm, an dem sich eine stattliche Anzahl Kameradinnen und Kameraden beteiligten. Abends hiess es Segelflieger kochen für Segelflieger. Einmal mehr verwöhnten uns Richi Rapold und seine Crew mit leckeren Pizzen und allem, was dazu gehört. Der Chlousehöck einen Monat später sollte nicht zu kurz kommen – zu kurz kamen die, welche verhindert waren. Nebst einem herbstlichen z'Nacht, diesmal etwas gar grosszügig bemessen, kamen wir unter anderem in den Genuss

von Stefan Grafs Drehorgelspiel, mit welchem er gekonnt das Schicksal des Schleppiloten künstlerisch darstellte.

Ich schaue dankbar auf eine herausfordernde Zeit zurück, in welcher ich, unterstützt durch den Vorstand und weitere Kameradinnen und Kameraden der SG Bern sowie Hilfe aus benachbarten Segelfluggruppen und dem Verband, viel lernen konnte. Campo Bern ist mein zweites Zuhause. Selbstverständlich gibt es auch da immer wieder unerwartete Probleme, neue Herausforderungen oder auch einmal Konflikte zu lösen. Nachdem die SG Bern in meinem ersten Amtsjahr im Zusammenhang mit der vierten Ausbaustufe des Flugplatzes kurz vor dem Ausstand, schaue ich mit meiner Crew optimistisch in die Zukunft und denke an Adolf Ogi: Le Futur, c'est l'Avenir! Mit vereinten Kräften haben wir vieles erreicht und die jeweils anstehenden Probleme konstruktiv gelöst. Beispielhaft möchte ich die erfolgreiche Reorganisation des Wartungsbetriebes erwähnen, wofür Sarah Caminada ihr Herzblut gegeben hat und an der letzten HV entsprechend verdankt wurde. Es gilt weiterhin, das bisher Erschaffene sowie das Erbe unserer fliegerischen Vorfahren zu pflegen und an unsere fliegerischen Nachkommen weiter zu reichen. Allein unsere grosse Schulklassen stimmt mich zuversichtlich. Nicht umsonst können wir am kommenden 2. September 100 Jahre Segelflug im Belpmoos feiern! Zum Jubiläum werden wir Oldtimer-Segelflugzeuge auf dem Längenberg per Gummiseil starten lassen, parallel dazu Schnupperflüge per Windstart durchführen, ergänzt durch eine Ausstellung mit Festbetrieb am Boden und eine Party am Abend. Danach blicke ich entspannt ins zweite Jahrhundert der SG Bern und werde meine Kräfte auf das Nachwuchstraining zu konzentrieren versuchen.

Mein grosser Dank gilt nebst meinen Kameraden im Vorstand allen übrigen Pilotinnen und Piloten, welche jede und jeder nach seinen Möglichkeiten dabei mitwirken, die SG Bern in Schuss zu halten. Besonders erwähnen möchte ich meine treuen Weggefährten Christoph Schläppi, Kurt Wenger, Heiner Meyr und Markus Gnägi. Mit eingeschlossen sind auch Dani Honegger für seine grosszügige Unterstützung in jeder Hinsicht und der unermüdliche Edi Inäbinit, der die SG Bern an vielen Sitzungen der FBAG vertritt. Auch Fritz Soltermann und Vreni Kiener will ich erwähnen: Sie bemühen sich u. a. um die Belange der alten Adler und die monatlichen Zusammenkünfte bei uns in der Villa Thermik. Herzlich danke ich ebenfalls Martina und Peter Neukom für die professionelle Betreuung unserer Flotte und ihr Verständnis für uns Amateure.

Und nun wünsche ich allen viel Freude bei der Lektüre der Glider News 2022/23.. ♦

BREAKING NEWS • BREAKING NEWS • BREAKING NEWS • BREAKING NEWS

LIEBE LESERIN, LIEBER LESER

Nach Redaktionsschluss erfuhren wir mit der Öffentlichkeit davon, dass die Flughafen Bern AG mit der BKW plant, unser gesamtes Segelfluggelände mit Solarpaneels zu bestücken und damit der SG Bern den Garaus zu machen. Einmal mehr wurden wir weder im Vorfeld konsultiert noch in die Planung mit einbezogen und damit vor den fait accompli gestellt. Was dieser Verlust bedeuten würde, kann in diesem Rahmen nicht gewürdigt werden. Es spricht Bände, dass das Schicksal der Segelfluggruppe Bern mit keiner Silbe weder im entsprechenden Pressecommuniqué noch an der Medienkonferenz erwähnt wurde. Dies müssen wir erst einmal verdauen! Die SG Bern wird in den kommenden Wochen über mögliche und nötige Schritte befinden. Für die grosse Zahl an Sympathiebekundungen bedanke ich mich an dieser Stelle.

Stefan Zlot, Präsident SG Bern



«...furt vo hiä» ?!

Bild: BelpmoosSolar / Text: Redaktion

Das Projekt BelpmoosSolar, wie es von der FBAG und der BKW publiziert wurde. Das Segelfluggelände (der weiss schraffierte Bereich) soll dafür komplett geopfert werden. Auf der Hartbelagpiste soll kein Segelflugbetrieb wie bisher möglich sein.

KAMPF MIT DEN RESSOURCEN NEUE MÖGLICHKEITEN AN DER WINDE UND IM SIMULATOR

Christoph Schläppi, Cheffluglehrer



Der Zweck dieses Berichts besteht darin, Rechenschaft darüber abzulegen, wie ich in der vergangenen Saison mein Amt als CFI wahrgenommen habe. Meine Aufgaben lassen sich grob in drei Kategorien einteilen: die ständigen Aufgaben, die ausserordentlichen Aufgaben und die eigentliche Fluglehrertätigkeit.

Ich darf mit der Feststellung beginnen, dass die SG Bern im Jahr 2021 von schweren Unfällen verschont wurde. Über Materialschäden, die zu beheben waren, berichtet Bruno Häusler. Dann Erfreuliches zuerst: Michael Schuler durfte sein Praktikum abschliessen und ist nun fertig ausgebildeter Fluglehrer. Michu: herzliche Gratulation und viel Freude beim Vermitteln! Vorausschicken möchte ich auch einen Dank an Natascha Wirth, die unsere Motorflieger als CRI unterstützt hat. So konnte sichergestellt werden, dass wir auch während der saisonalen Abwesenheit von Alex Husy die nötige Rückendeckung durch eine Motorfluglehrerin mit den erforderlichen Befähigungen im Rucksack hatten. Leider reicht unsere Infrastruktur nicht für jedes Fluggerät, mit dem Natascha sonst anzutreffen ist!

Neue Brevets konnten wir im Berichtsjahr nicht feiern. Zu dieser Tatsache haben viele Faktoren beigetragen. Aus Sicht der Flugschule müssen wir uns eingestehen, dass wir nicht immer mit ausreichenden Ressourcen unterwegs waren. Wohl wurden regelmässig Ausbildungsflüge von der Anfängerschulung bis hin zu Überprüfungsflügen und Streckenflügen durchgeführt. Dennoch war es für unsere SchülerInnen zeitweise nicht einfach, ausreichend Fluglehrerkapazität aufs Belpmoos zu bringen. Warum? Rund die Hälfte unserer Fluglehrer sind Familienväter mit kleinen Kindern und entsprechenden Pflichten; alle stehen mitten im Berufsleben. Roland Bieri leistet als Chef der Schule des Schweizerischen Segelflugverbands auswärts einen Beitrag für den Segelflugsport, der wohl nicht weit von einem Vollpensum entfernt ist. Für viele Fluglehrer ist der Dienst an der Gruppe auch mit Verzicht auf persönliche sportliche Aktivitäten verbunden. Erfreulich, dass uns auch Kollegen anderer Gruppen unterstützt haben – Klaus Hählen tat sogar in der praktischen Schulung mit, und unsere SchülerInnen durften auch auf anderen Plätzen Schulungsflüge absolvieren.

Allen, die mit am Strick gezogen haben, danke ich herzlich und hoffe, dass sie nicht nur unter dem Vorzeichen Arbeit, sondern auch mit Vergnügen und Befriedigung in die Luft gekommen sind.

Ein Teil des Problems waren offensichtlich auch die Organisationsmodalitäten. Im Jahr 2022 werden wir hier einen Systemwechsel durchführen, indem wir darauf hinarbeiten, dass sich FI's und SchülerInnen früher ins System eintragen. Ich hoffe, dass dadurch mehr Planbarkeit und Resilienz in den Betrieb kommen.

Über die regelmässigen Aufgaben des CFI habe ich in früheren Jahren berichtet, sie haben auch in diesem Jahr stattgefunden. Hinzu kam ein Projekt, das mir persönlich besonders am Herzen liegt: Die Einführung des regelmässigen Windenbetriebs. Obwohl ich zu Jahresbeginn noch gehofft hatte, dass im Herbst vor allem die Flugschule von der Winde profitieren würde, sind wir aus verschiedenen Gründen noch nicht ganz an diesen Punkt gekommen. Ich wünsche mir für die bevorstehende Saison, dass alle GrundschülerInnen an der Winde die 20 Flüge und noch ein paar mehr absolvieren. Dafür, dass wir auf diese Weise einen wesentlichen Teil der Ausbildung absolvieren können, haben wir schon letztes Jahr in der Tarifordnung die nötigen Vorkehrungen getroffen. Vorerst bringt Bruno Ruch noch das Testprogramm zu Ende, bei dem alle Flugzeugtypen bei allen erdenklichen Bedingungen an der Winde erprobt werden und für alle auch das ganze Set an Notverfahren erflogen wird. Die Erfahrungen aus der ersten Phase sind vielversprechend: Die Winde hat Kraft, trotz reduzierter Seillänge von 650 m kommen wir in günstigen Fällen bis auf 300 m Grund und das Belpmoos bietet entspannte räumliche Verhältnisse und breite Entscheidungsspielräume, wenn es einmal zu einem ungeplanten Seilriss kommen sollte.



Bald werden wir die Tests abschliessen und den nächsten Schritt ankündigen dürfen: den Betrieb für alle PilotInnen zu öffnen (vorerst immer mit Fluglehrer) sowie allen FluglehrerInnen, die die Windenberechtigung erwerben möchten, die entsprechende Ausbildung zu ermöglichen.

Ein ganz anderes Thema hat mich im Winter 21/22 eine Zeitlang beschäftigt. Nach einem inspirierenden Austausch mit Remo Stebler und angefütert von Daniel Sutter habe ich mir Zeit genommen, mit einer Gruppe von Angefressenen das Simulatorfliegen auszutesten. Der Condor-Simulator gestattet es, mit wenig Aufwand von jedem beliebigen PC aus eine Gruppensitzung zu lancieren und danach gemeinsam eine Aufgabe zu absolvieren. Wer Lust hat, kann sich auch an Aufgaben im Condor Club versuchen.

Im Zusammenhang mit dem Condor-Fliegen wird viel über Ausrüstung und über die Frage diskutiert, ob man sich hier auch schlechte Angewohnheiten aneignen kann. Ich habe da nicht allzu grosse Bedenken. Zudem habe ich im Cockpit auch schon die Erfahrung gemacht, dass geübte SimmerInnen sich recht schnell in der Luft zurecht finden. In einigen Belangen ist die Simulation zwar sehr zuverlässig, in anderen lässt sie sich jedoch nicht mit der Realität vergleichen. Auf jeden Fall bietet sie ein interessantes Tummelfeld für alle, die sich mit dem Streckenfliegen beschäftigen, besonders was ein gutes Timing und ein Gefühl für Distanzen anbelangt, die man vielleicht im Cockpit noch nicht einmal zurückgelegt hat. Äusserst lehrreich ist das Fliegen in unbekanntem Gegenden (bei mir waren es beispielsweise die Dolomiten und das Tirol).

Auf diese Weise lässt sich der Umgang mit Endanflugrechnern hervorragend trainieren. Ich selbst bin überzeugt, beim Simulatorfliegen im XCSOAR auf einen «next Level» gelangt zu sein. Der Simulator ist geradezu ideal, um mit Settings im Rechner zu experimentieren, und im Simulator ist es im Unterschied zum Cockpit möglich, einer unerwarteten Information nachzugehen oder gar etwas auszuprobieren. Ein reines Vergnügen ist es, die Leistungen von Orchideen oder neuesten Mustern wie die Jonker JS-3 auszutesten. Wer nun Lust verspürt, es selber zu versuchen, kann sich von Fans wie Küre Wenger, Elia Reidy, Martin Wolf und anderen einführen lassen.

Schliessen möchte ich mit einer Entwicklung, die eher im Stillen stattgefunden hat. In den letzten rund zehn Jahren hat sich unsere Gruppe personell stark verändert - ich selbst gehöre mittlerweile zu den Älteren. Umso erfreulicher ist es, zu sehen, wie im letzten Jahr ein verhältnismässig breites Feld von PilotInnen schöne Fortschritte und tolle Flüge gemacht hat. Das macht Freude und daran wollen wir im bevorstehenden Jahr anknüpfen. Das Ziel soll sein, dass der Nachwuchs den alten Füchsen zu zeigen beginnt, wo's lang geht. ♦

AUS DEM SEKRETARIAT

Philipp Aeberhard, Sekretär



Gerne informiere ich euch über unsere Mitglieder Mutationen. Im Jahr 2022 hatten wir insgesamt 15 Neueintritte und 11 Austritte sowie diverse Mutationen. Hier die Übersicht:

2021

EINTRITTE:

Jean-Luc Aeby (Gastmitglied auf aktiv)
 Marc André (passiv)
 Philip Fischer (Schlepppilot)
 Richard Knochenmuss (Schüler)
 Severin Kühni (Schüler)
 Thilo Schweizer (aktiv)
 Srdan Susnica (passiv)
 Daniel Sutter (Schüler)
 Karin Thomann (passiv)
 Unuyi Bala'zs (Schüler)
 Benjamin Wehrli (Schüler)
 Martin Wolf (Schüler)

VON SCHÜLER AUF AKTIV:

Luca Rösler

VON PASSIV AUF AKTIV:

Michael Jäggi

AUSTRITTE:

Lars Ammeter (Schüler)
 Peter Augsburg (passiv)
 Tim Blaser (passiv)
 Christophe Comina (passiv)
 Peter Freiburghaus (passiv)
 Martin Kostial (passiv)
 Markus Ruch (passiv)
 Remo Scheidegger (passiv)
 Samuel Scherler (passiv)
 Daniel Wagner (passiv)
 Nicolas Wenger (passiv)
 Willy Wittwer (passiv)

VON AKTIV AUF PASSIV:

Sarah Caminada
 Timothy Hayden (Schüler)
 Tobias Imhof
 Heiner Meyr
 Tobias Zihlmann

NEUE EHRENMITGLIEDER

Verena Kiener

IN GEDENKEN

Karl Kopp (27.06.1936 – 22.2.2021)

2022

EINTRITTE:

Micheal Aebersold (Schüler)
 Annigna Aeby (Helferin)
 Marc Attinger (Schüler)
 Christoph da Bona (Gastmitglied)
 Benjamin Bürgi (Schüler)
 Christoph Jörg (Windenfahrer)
 Clemens Meier (Schlepppilot)
 Martin Raemy (Schüler)
 Jérémie Reusser (Schüler)
 Javier Rodriguez (Schüler)
 Beat Sigrist (Schlepppilot)
 Peter Spalinger (Schlepppilot)
 Simon Steiner (Schüler)
 Alexander Strzempa (passiv)
 Natascha Wirth (Gastmitglied, CRI)

VON AKTIV AUF PASSIV:

Carlo Casagrande
 Alexander Gräfitsch (Gastmitglied)
 Marc Inäbnit
 Torsten Ochsenreiter
 Luca Rösler
 Thilo Schweizer
 Benjamin Wehrli (Schüler)

AUSTRITTE:

Jean-Luc Aeby (aktiv)
 Unuyi Bala'zs (Schüler)
 Cédric Bösiger (passiv)
 Heinz Imboden (passiv)
 Julian Janssens (Schlepppilot)
 Florian Neuenschwander (passiv)
 Eduard Rupp (passiv)
 Leonard Sturm (Schüler)

EHRENMITGLIEDER

René Hodel (Ehrenmitglied passiv)

IN GEDENKEN

Heinz Bircher (09.06.1937 - 22.09.2022)
 René Ernst (09.11.1927 - 10.09.2022)
 Heinz Tschannen (20.06.1930 - 28.12.2022)

AKTUELLES VOM BEISITZER/ENTLASTER

Bernhard Gerber, Beisitzer



BEIZ UND EVENTS – ERNEUTES HIGHLIGHT MIT RICHI

Die Hauptversammlung 2022 fand coronabedingt auswärts in einem unbewirteten Lokal statt. Dies zog die Organisation eines kleinen Apéros nach sich. Dieser kam gut an und wertete den geselligen Teil im Anschluss an das Formale auf. Es schadet sicher nicht, wenn man sich bei solchen Gelegenheiten persönlich austauscht und nicht nur über Mail, Bildschirm oder Funk, oder sich gar nur vom Hörensagen kennt. Zum zweiten Mal konnten wir Richi begeistern, uns nach dem Bautag mit Pizzas zu verwöhnen. Eine grossartige Sache – Merci an Richi und sein Team!

BÄRENCUP

Wie im Vorjahr waren vier Daten für den Bären Cup reserviert. Das Interesse und die Teilnahme liessen aber zu wünschen übrig, so dass bei meiner Abwesenheit die reservierten Daten unbenutzt verstrichen.

Es ist sicherlich eine grosse Herausforderung, ein Wettbewerb durchzuführen, welches frisch Brevetier und 1'000-er-Jäger gleichermaßen anspricht. Diese Challenge wird im Rahmen der Angebotsüberprüfung sicher keinen einfachen Stand haben. Aber sie ist weiterhin einen Versuch wert.

VERWENDUNG DER GELDER AUS DEM CO2-FOND

Aus dem auf den Schleppminuten erhobenen CO2-Aufschlag resultierte ein Ertrag von rund 1'500 Franken. Es galt zu evaluieren, welche Möglichkeiten wir intern haben, um einen möglichst grossen und sinnvollen Beitrag zur CO2-Reduktion zu leisten. Für ein effizientere Schleppmaschine müssten wir den Fond noch eine paar Jahre öffnen. Bei den Ersatzlösungen für unser Ölheizungen sind die Lieferfristen sehr lange, die Marktpreise sehr hoch und die Betriebszeiten recht kurz. Als der CO2-Aufschlag festgelegt wurde, war noch nicht absehbar, dass die Engpässe nicht bei Öl und Avgas, sondern beim Strom sein werden. Die Boiler haben wir nicht ersetzt, sondern ausgeschaltet. So sind wir schlussendlich bei unseren ältesten Energieverbrauchern gelandet – unseren Kühl- und Gefrierschränken, welche 24/365 im Einsatz sind. Neu steht also am Eingang eine Gefriertruhe erster Güte, und die neuen Getränkekühlschränke werden in den nächsten Wochen geliefert. Die beiden alten Gefriertruhen wurden entsorgt, die alten

Kühlschränke werden für temporäre Einsätze eingemottet. Merci an Küsu Hirschi, welcher die Geräte besorgt und im Rahmen seines Bautageinsatzes installiert hat.

SUCHE EINES NACHFOLGERS FÜR UNSEREN SCHEIDENDEN PRÄSIDENTEN

Nachdem Stefan Zlot das Ende seiner Amtszeit bereits seit einiger Zeit in Aussicht gestellt hatte, galt es, die Fühler nach einem Nachfolger auszustrecken. Wie sich bald zeigte, eine nicht ganz einfache Aufgabe für den Entlaster. Leider ergaben meine Vorsondierungen und Anfragen nur spontane Absagen. Durch Verzögerungen bei der Herausgabe der Glidernews, verspätete sich auch die Publikation des entsprechenden Inserates, wodurch sich die Bewerbungen bisher in sehr, sehr überschaubarem Rahmen hielten. Es bleibt nur noch wenig Zeit, das Pflichtenheft transparent aufzuzeigen und so zu arrondieren, dass sich jemand finden lässt.

RETRAITE VS TASKFORCE

Da sich einige Aufgaben und Herausforderungen angesammelt haben, konkretisierte sich der Bedarf nach einer Re-traite, wie wir sie vor einigen Jahren im Hotel Bern durchgeführt hatten. Bei der Vorbereitung bzw. dem Rückblick auf die Resultate der vergangenen Ausgabe, stellte sich aber die Frage ob Vorgehensvorschläge für die anstehenden Themen nicht in aufgabenspezifischen Gruppen effizienter erarbeitet werden könnten. Diese Frage steht bei Redaktionsschluss noch im Raum.

Ich wünsche uns, dass wir bald mit einer neuen Präsidentin/ einem neuen Präsidenten die nächsten 100 erfolgreichen Jahre Segelflug in Bern in Angriff nehmen können. ♦

ZWISCHENBERICHT AUS DER WERKSTATT

Bruno Häusler, Chef Technik



Während dieser Kurzbericht geschrieben wird, sind wir, das Wartungsteam, mit den Wartungs- und Reparaturarbeiten an unseren Segelflugzeugen beschäftigt. Somit gibt es nur einen kurzen Zwischenbericht aus der Werkstatt. Ausführlichere Informationen zur Wartung werden wir am Pilotenbriefing mitteilen.

Zuerst möchte ich mich, stellvertretend für das Wartungsteam, bei Sarah für ihre tolle Arbeit als Chefin Technik bedanken. Sarah hat sich in den letzten fünf Jahren hervorragend um das Wartungsteam, die technischen Akten, die Flugzeughandbücher, die ARC's, die Work Orders sowie die Kommunikation und Zusammenarbeit mit unserer CAMO Neukom gekümmert. Selbstverständlich ist die Aufzählung der Arbeiten bei weitem nicht abschliessend.

Mit dem angekündigten Rücktritt von Sarah musste sehr rasch eine Nachfolgeregelung gefunden werden. Leider hatten alle angefragten Kandidaten abgesagt. Somit hat der Schreibende, der Not gehorchend und wahrscheinlich der Logik des Organigramms folgend, als bisheriger Stellvertreter die Aufgabe als Chef Technik übernommen, durchaus auch im Wissen, dass dadurch der Umfang meines Engagements für die SG Bern nochmals zunehmen wird.

Nun zu den aktuellen Wartungsarbeiten. Nebst den jährlichen Arbeiten gemäss dem IHP (Instandhaltungsprogramm) erfolgen noch weitere Massnahmen. Bei allen Flugzeugen werden die ELT ausgebaut und durch ein anderes Produkt ersetzt. Zur Erhöhung unserer Sichtbarkeit installiert Michu Schuler bei jedem Vereinsflugzeug einen Haubenblitzer. Weitere Infos zu diesen Neuerungen erfolgen am Pilotenbriefing.

Unsere Rhönlerche musste sich im August einer strengen BAZL Prüfung unterziehen. 4 Findings wurden durch das BAZL protokolliert, welche zwischenzeitlich durch den Flugzeug-Götti mit beträchtlichem Zeitaufwand abgearbeitet wurden.

Weitere Infos aus dem Ressort Technik erfolgen am Pilotenbriefing 2023 ♦

JAHRESBERICHT INFRASTRUKTUR

Alain Walther, Chef Infrastruktur



Ein Rückblick auf das Jahr 2022: Wenn man - neudeutsch ausgedrückt - im Flow ist, hat man erst einmal das Gefühl, wiederum dieselben Banalitäten aufzulisten wie in den sieben vorangegangenen Berichten. Ist dem wirklich so?

Zugegeben, teilweise schon: Unsere Vorfahren, und damit meine ich nicht meine Grosseltern, sondern diejenigen, welche vor uns für die SG Bern-Familie kräftig am Strick gezogen haben, haben uns ganz erheblich viel weitergegeben. Dies zu erhalten und weiterzuentwickeln, bedeutet einen zwar wertvollen, aber sich mehrheitlich auch wiederholenden, intensiven Arbeitsbeitrag, der sich im Jahresbericht immer leicht nuanciert wiederfindet. Hinzu kommt auch immer ein grosses Projekt für die Zukunft, an welchem langfristig intensiv gearbeitet wird. Da die zeitlichen Möglichkeiten aller Beteiligten ökonomisch eingesetzt werden müssen, beschränken wir uns meistens auf ein Hauptthema. Hier eine kleine Liste dieser wiederkehrenden Aktionen, mit der Beschreibung ihrer 2022 beobachteten Inhalte und Veränderungen.

BAUTAGE

Auf den Frühlingbautag konnte 2022 dank des gut abgelaufenen Herbstbautags 2021 ausnahmsweise kurzfristig verzichtet werden. Vereinzelt haben Mitglieder, die am vorgängigen Bautag verhindert waren, noch Restarbeiten erledigen und so dank ihrer Fairness zu diesem Vorgehen beitragen können. Ob dies im kommenden Frühling 2023 ebenfalls so gehandhabt werden kann, hängt im Wesentlichen davon ab, ob die FBAG wiederum die Hecke schneiden und die Pistenmarkierungen selbst unterhalten wird. An und für sich wäre das für die Zukunft ein wünschenswerter Weg. Der Herbstbautag 2022 konnte mit guter Beteiligung als wiederum sehr geselliger, effizienter und erfolgreicher Anlass durchgeführt werden. Nicht zuletzt auch dank der in der Coronazeit entwickelten Zuteilung über die Listen im Vereinsflieger, welche allen Mitgliedern einen guten Überblick über die vielen notwendigen Arbeiten gibt, konnten wir alle Arbeiten ausführen, die zum Unterhalt der Liegen-schaften und der Umgebung notwendig sind. Ich möchte

mich bei allen Mitwirkenden bedanken, welche teilgenommen haben, respektive ihren Ersatzbeitrag noch leisten werden, insbesondere bei Dani Honegger für das wiederum bereitgestellte Material und bei Bärnu Gerber für die Verpflegung!

GESELLIGER ANLASS

Als Abschluss des Herbstbautags konnten wir uns dank „beruhigter“ sanitärer Lage endlich wieder einmal alle zum Saisonabschlussessen, traditionell Absaufen genannt, einfinden. Unsere Beizer Richi und Bärnu verwöhnten uns zusammen mit ihren Helfern mit einem hervorragenden Schmaus. Gut fünfzig superfeine Pizzen wurden an jenem Abend bei guter Laune gebacken und freudig verspeist. Vielen herzlichen Dank den Köchen und Helfern, das war richtig toll!

LAUFENDER UNTERHALT

Wiederum haben sich Dani und unser UHU Albi um die regelmässig anfallenden Arbeiten gekümmert und zum Guten geschaut, wenn zum Beispiel einmal wieder das Gras hinter dem Haus gemäht werden musste, der Container bereitzustellen war, ein Handwerker vorbeikam oder einfach einmal jemand mit wachsamem Auge eine Runde ums Haus machte. Ein grosses Merci euch beiden, und auch allen, die den Barackenreinigungsdienst gut organisierten und durchführten oder irgendetwas ad hoc gleich erledigten! Generell entwickeln unsere Gebäude und Einrichtungen immer wieder Anzeichen von Altersschwäche, und es ist damit zu rechnen, dass wir in nächster Zeit dieses und jenes ersetzen werden müssen. Auch das ist eine wiederkehrende Aussage – als Beispiel die am Ende ihrer Lebensdauer angelangten Ölheizungen, für deren Ersatz derzeit Abklärungen mit Bärnu laufen, oder die bereits kürzlich ersetzte Kühltruhe (merci Küsu!).

WINDENBETRIEB UND GRASPISTE 32L

Am Tag nachdem wir an der Hauptversammlung 2022 zuversichtlich über den unmittelbar bevorstehenden Start des Testbetriebs mit der Bernwinde berichtet hatten, wurden tatsächlich die ersten vier Windenstarts erfolgreich durchgeführt. Auch unsere Partner konnten das Ganze in natura miterleben. Trotzdem, wie bei technisch einfachen Projekten mit komplexen Rahmenbedingungen üblich, erlitten wir einen unmittelbaren Rückschlag: Erstens führte ein Missverständnis mit dem Landwirt dazu, dass wir die Erlaubnis für die Benützung seines Landes während der für die ökologischen Ausgleichsflächen relevanten Periode März bis Juli doch nicht erhielten. Zweitens wurde das Gewicht der Winde und des Seilrückholfahrzeugs neu als Risiko für die Landwirtschaftsfläche eingestuft.

Bereits nach wenigen Tagen legten wir ein abgeändertes Layout mit deutlich verkürzter Seillänge vor, welches die Benützung des landwirtschaftlichen Landes umging und uns trotzdem erlaubte, alle für die Testphase wesentlichen Betriebsabläufe zu erfliegen. Es folgten dann über mehrere Monate wiederum alle für die Bewilligung notwendigen Schritte: Ein Treffen vor Ort mit der FBAG und dem Landwirt zur Definition der Bedingungen für die Freigabe der Piste, die Anpassung der Vereinbarung und des Safety Assessments (Basis: Bewilligte Dokumente), eine Konsultationsrunde mit allen Beteiligten am Flughafen, die nochmalige Überarbeitung der Dokumente im Pingpong mit der FBAG, der Versand ans BAZL, eine erneute Überarbeitung und definitive Eingabe beim BAZL, verkompliziert durch Ferienabwesenheiten und Kapazitätsengpässe bei unseren Partnern, und siehe da: Plötzlich war Anfang September die Freigabe da! Sehr viel Hintergrundarbeit, die kaum zu sehen ist, Sitzleder und extreme Geduld zahlten sich am Ende aus. Immerhin konnten auch einige entscheidende Verbesserungen für die Zukunft erreicht werden, wie etwa die jeweilige automatische Verlängerung um ein Jahr gegenüber der vorher auferlegten Befristung auf 3 Monate. Zudem wurde uns die Wartezeit mit einer sehr positiv ausgefallenen, unsere Erwartungen sogar leicht übertreffenden Antwort unseres BV87 Förderungsgesuchs versüsst. An dieser Stelle merci Florian für die Arbeit!

Es folgte nun der Start des effektiven Windentestbetriebs, der erstmals die Früchte der bisherigen Arbeit aufzeigte. Bis zum Saisonende konnten insgesamt 59 Starts ausgeführt werden, welche zu unserer Zufriedenheit verliefen, aber auch neue Erkenntnisse und teilweise noch zu lösende Reibungspunkte zu Tage förderten. Wichtig ist es nun, neben den Fluglehrern auch die Windenfahrer schrittweise so weit zu bringen, dass wir einen regelmässigen Betrieb organisieren können – bisher ist Döm Haldemann unser einziger zugelassener Windenfahrer. Wichtig ist auch, dass die Winde baldmöglichst intensiv für die Schulung genutzt werden kann.

Neben dem vielen Papierkram wurde weiterhin mit sehr viel Einsatz an der Technik gearbeitet und die Ausbildung der Windenfahrer vorbereitet. Leider hat sich Jean-Luc Aeby im Herbst aus persönlichen Gründen entschieden die Leitung des technischen Teils und sein Engagement bei der SG Bern abzugeben – ich möchte ihm an dieser Stelle herzlich für seine grosse Hilfe danken, welche für uns von unschätzbarem Wert ist! Ich möchte aber auch all jenen danken, die in diese Sache sehr viel Zeit investieren und Enormes leisten, allen voran Döm, Bruno Ruch und Christoph Schläppi.

Planerisch geht es nun in die nächste Runde, um die Seillänge auf die gewünschten 1250 Meter erhöhen zu können. Der nächste Termin mit der FBAG in dieser Sache ist bereits vereinbart, und viele notwendige Grundsteine sind mit den heutigen Abmachungen schon gelegt. Trotzdem wartet hier nochmals ein Berg an Vorbereitungs- und Bewilligungsarbeit auf uns, auch als Grundlage für die Beschaffung einer neuen Winde. Aber am Ende wird sich alles mehr als lohnen!

Dieses Jahr mit weniger Aufwand verbunden und deshalb hier nur am Rande erwähnt ist der zukünftige Betrieb auf der Graspiste 32L: Die Piste wird von der FBAG immer noch renoviert, ein genauer Termin für die Inbetriebnahme kann noch nicht angegeben werden. Das Vorhaben wird auch im Zusammenhang mit dem längeren Windenseil im kommenden Jahr wieder aktueller.

Nun wünsche ich euch allen eine tolle Saison 2023, welche neben vielen knackigen Cumuli auch möglichst allen, die das wollen, die Windenstartberechtigung bringen soll! ♦

FLIGHT SAFETY: RÜCKBLICK 2021/22

Ivan Hausammann, Flight Safety Officer



Jahresberichte schreiben gehört zu den weniger spannenden Aufgaben, welche es zu erledigen gilt. Daher erlaube ich mir, den vor einem Jahr geschriebenen – aber nie publizierten – Bericht 2021 als gut gealterte Konserve zu öffnen und mit der einen oder anderen Aktualität der vergangenen Saison zu würzen.

Schon sind also wieder zwei Saisons um – die Zeit vergeht wie im Fluge! Aus Sicht der Safety waren es im Grunde zwei akzeptable Jahre; abgesehen von einigen Zwischenfällen. Am gravierendsten waren das beim Ausrollen nach der Landung eingeknickte Bugfahrwerk der HB-KHO sowie das eingedrückte Bugrad beim Duo Discus HB-3362. Als Verein tut uns das weh. Am wichtigsten ist jedoch, dass niemand zu Schaden kam. Zu letzterem Vorfall möchte ich nochmals die Piloteninfo 1-2022 in Erinnerung rufen: Nach erfolgten oder vermuteten harten Aufsetzern ist ein «Hard Landing Check» Pflicht, welcher nur durch ein Mitglied des «Certifying Staff» durchgeführt werden darf.

Unser Schleppbetrieb in Bern hat gewisse Risikofaktoren: Nur eine Pistenrichtung, leichte Richtungsänderung im Short Final, zwei Funkfrequenzen, kontrollierter Luftraum und die Nähe des Zauns, um nur einige zu nennen. Nicht alle dieser Faktoren können wir durch technische oder regulatorische Massnahmen mitigieren. Ähnlich dem professionellen Flugbetrieb, wo selten eintretende Ereignisse regelmässig am Simulator geübt werden, müssen auch wir ausreichende Übung sicherstellen. Wir verfügen über keine vollwertigen Simulatoren, aber durch eine ausreichende Anzahl von Einsätze können wir sicherstellen, dass alle Schlepppiloten über genügend Möglichkeiten verfügen, ihre Fähigkeiten zu trainieren und zu erhalten. Das Corps der Schlepppiloten darf also nicht zu umfangreich sein, damit jeder ausreichend viele Einsätze leisten kann. Ist die Gruppe jedoch zu klein, finden sich aber nicht genügend Piloten für den Schleppbetrieb. Ich animiere die Schlepppiloten hiermit, an ihrer «currency» zu arbeiten und ein ausreichendes Schlepptaining sicherzustellen.

Wenn bei uns etwas «nicht nach Plan läuft», ist das meist eine Kleinigkeit. Die Betroffenen erhalten ein eMail oder einen Telefonanruf, zwischendurch ist ein Debriefing notwendig, selten ist eine kurze Stellungnahme erforderlich, und noch seltener gibt es eine offizielle Abklärung oder Untersuchung durch eine Behörde wie das BAZL oder die SUST. In den vergangenen Saisons habe ich erlebt, dass wir hier nicht in jedem Fall den notwendigen kühlen Kopf bewahrten. Natürlich darf man den eigenen Standpunkt darlegen. Wir fliegen ja aus Spass, als Hobby – und es soll uns viel positive Energie und Freude mitgeben. Negative, korrosive Energie wollen wir vermeiden. Dies erfordert Gelassenheit und möglicherweise auch die Bereitschaft, über den eigenen Schatten zu springen und «ds Füfi grad la sy» – um sich sofort wieder positiven Dingen zuzuwenden.

Einen kühlen Kopf zu bewahren und besonnen zu reagieren ist auch im Zusammenhang mit sozialen Medien eine gute Weisheit. Speziell in Erinnerung geblieben ist mir der 2021 entgleiste Dialog im «Alpensegler» Chat im Zusammenhang mit der Sauerstoffnutzung. Der Kommunikationspsychologe Schulz von Thun hätte seine Freude daran gehabt – ein Beispiel aus dem Lehrbuch, wie Sender und Empfänger dieselbe Botschaft unterschiedlich interpretieren. Mein Tip: Eine «private» Nachfrage («Wie hast Du da gemeint»?) hilft oft mehr, als in der Hitze des Gefechts gleich eine Antwort zu formulieren. Insbesondere fordere ich dazu auf, auf die Nutzung von Social Media während des Flugs zu verzichten – damit der Fokus zu 100% auf der sicheren Führung des Flugzeuges bleibt.

Den zitierten Herrn Schulz von Thun mit seinem Kommunikationsquadrat kennen sicherlich schon einige – es ist oft Teil von Seminaren und Weiterbildungen zu Kommunikation, Führung, Teamarbeit und dergleichen. Wer das Thema nicht kennt oder sich einen Refresher gönnen möchte, dem empfehle ich folgenden Link: [das Kommunikationsquadrat - Schulz von Thun Institut \(schulz-von-thun.de\)](https://schulz-von-thun.de)

Ansonsten gab es wie immer etwas Papierkram zu erledigen – präventiv im Sinne der Risikominimierung oder reaktiv nach Vorfällen. Risiken lassen sich immer nur beeinflussen, wenn man sie erkennt. Bitte meldet euch bei mir, wenn ihr denkt, ein Zustand, eine Situation oder ein Ablauf könnte möglicherweise zu einer unsicheren Situation führen. Ich habe bewährte Werkzeuge, um gemeinsam mit euch abzuschätzen, ob und was wir unternehmen müssen.

Gerne mein Hinweis, wenn etwas «i d Hose» ging: Je früher ich bei einem Zwischenfall involviert bin, desto besser kann ich euch unterstützen, den Hergang oder die Fakten kurz, prägnant und präzise zu formulieren.

Zum Schluss noch ein Hinweis auf das «Fundstück der Woche», welches mich vor Weihnachten 2021 erreicht hat: Anlässlich der Wartung der HB-1766 fand das Team nach der Demontage der vorderen Sitzschale eine Sonnenbrille im Gestänge. Bitte achtet penibel darauf, dass ihr oder auch eure Passagiere immer alles wieder mitnehmen, was ins Flugzeug genommen wurde – und dass vermisste Gegenstände gesucht werden. Wer unsicher ist, macht eine entsprechende Schadenmeldung. Das Flugzeug muss dann auf Rot gestellt werden.

Für die bevorstehende Saison wünsche ich uns viele schöne und sichere Flüge. ♦



UNERREICHBARE WENDEPUNKTE – CHASSERAL VON UNTEN – WIE WIR DEN BÄRENCUP TROTZDEM GEHOLT HABEN

Säm Indermühle, Frank Noack

Der Bären-Cup als Club-interner Wettbewerb startete im 2021 in sein zweites Jahr. Der Spass steht im Vordergrund und die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sollen ohne Druck und in einem sicheren Umfeld erste Wettbewerbserfahrung sammeln können.

Als erster Wettkampftag wurde der 30 Mai 2021 bestimmt. Vierzehn Piloten und eine Pilotin meldeten sich an, um sich der Aufgabe alleine oder im Doppelsitzer zu stellen. Heute soll es eine Jura-Runde werden: vom Ulmizberg aus führt die Route via Flugplatz Bellechasse zum Chasseral, von dort via Flugplatz Olten zum Flugplatz Thun und zurück ins Mösl. Die Wetterprognose verspricht einigermaßen akzeptable Thermik und etwas Bise.

Bei der Teameinteilung beschliessen Frank und ich spontan, die Aufgabe gemeinsam im Doppelsitzer anzugehen. Wir sind bisher noch nie zusammen geflogen, aber kennen uns von verschiedenen Arbeiten in der Werkstatt und an den Fallschirmen und wir sind zuversichtlich, dass wir auch im Cockpit gut zusammenarbeiten können. Uns steht ein Duo Discus zur Verfügung und wir nehmen uns die Zeit, diesen nach dem Zusammenbau und der Vorflugkontrolle liebevoll mit Wasserballast im Heck auszubalancieren.

Carlo bringt uns nach einem Standard-Längenberg-Schlepp in die Gegend von Engelsberg, wo wir Bärnu und Joël in der ASK 21 begegnen. Gemeinsam gewinnen wir 200 m Höhe über dem Ulmizberg und vereinbaren per Funk den Abflug Richtung Bellechasse.

Auf vergangenen Flügen traf ich auf dieser Strecke immer irgendwo einen Thermikbart, doch als wir südlich von Gümnenen die Saane überqueren, ohne dass sich etwas Steigen gezeigt hätte, realisiere ich, dass der Rundkurs kein Zuckerschlecken wird. Es wird mir chli g'schmuech. Vor dem geistigen Auge sehe ich uns schon mit den Kollegen aus Bellechasse vor ihrem Carnotzet Kaffee trinken, als sich über Biberen doch kurz der rechte Flügel hebt und das Vario einen fragenden Piepton von sich gibt. Nach zwei Suchkreisen ist der Schlauch zentriert und er hebt uns mit immerhin 1-2 m/s 600 m in die Höhe, wobei uns der Windversatz die herrschende Bise vor Augen führt. Freudig informiere ich Bärnu und Joël per Funk über die Position dieser Höhen-Tankstelle, doch ich erhalte keine Antwort. Wie wir nach der Rückkehr erfahren werden, hat die Gleitzahl der ASK unsere Kollegen schnurstracks in einen Acker geführt.

Unterhalb der TMA 5 von Payerne passieren wir den Flugplatz Bellechasse und beobachten regen Schleppbetrieb. Wenig später zeigt uns über Ins ein Bussard, wo wir noch einmal 100 m Höhe holen können, bevor wir uns vorsichtig in Richtung Chaumont vorwagen, um auf dem Jura-Rücken zu kommen. Plan B wäre eine Landung im Bellechasse oder, wenn nichts mehr geht, auf einem der vielen schönen Felder rund um den Jolimont.

Am Chaumont erwartet uns harte Arbeit. Was an einem guten Thermiktag ein Standard-Einstig in den Jura-Fräs ist, gibt uns bei den herrschenden Bedingungen arg zu beissen. Knappe zehn Minuten kreisen wir über Tannenspitzen und Juraweiden auf der Suche nach dem «am wenigsten schlechten» Aufwind, begleitet von zwei Kollegen, die sich ähnlich abmühen (**Bild 1**). Gut 400 m erchrumpfen wir, als wir beschliessen, den Chasseral von unten anzufliegen. Tatsächlich können wir an der Flanke westlich des Gipfels noch 250 m holen und so den zweiten Wendepunkt einsacken, indem wir den Turm unterhalb seiner Spitze passieren (**Bild 2**).



Auf dem weiteren Weg nach Osten ist uns die Atmosphäre nicht wohlgesonnen. Beim Taubenloch geben weder die Kiesgrube noch die Felswand etwas her. So fliegen wir tief weiter in Richtung Grenchen. Während ich mich auf die Thermiksuche konzentriere, überwacht Frank den Luftraum, rastet die Frequenz von Grenchen und macht sich schon mal ein Bild über den Platzverkehr dort. Oberhalb des Städtchens pickeln wir eine halbe Stunde lang. Zunächst können wir uns bei Pieterlen knapp ausgraben, dann unterhalten wir die Wanderer auf dem Bettlachstock. Schliesslich finden wir den rettenden Anschluss an die Hasenmatt, wo wir auf 2050 m den Anflug zum Wendepunkt Olten beginnen. Die Tango-Sektoren sind aktiv und Bâle Info erteilt uns die Durchflugbewilligung.

Dass es ab Oensingen säuft, realisieren wir zu spät und so erreichen wir Oltens Hausberg Born auf nur 990 m. Obschon wir unseren Flugweg in unmittelbare Flugplatznähe legen, verpassen wir bei genauer Betrachtung den Oltner Wendepunkt knapp – doch da dies ein Plausch-Wettbewerb ist, lässt ihn die Jury trotzdem gelten. Zwei schöne Schläuche heben uns wieder auf knapp 2000 m und die Bise bläst uns dabei zurück nach Oensingen. Bâle Info begrüsst uns erneut, doch wir verabschieden uns sogleich wieder, als wir die Nase Richtung Emmental richten und den Steuerknüppel drücken.

Auf dem Weg nach Burgdorf ist klar, dass der dritte Wendepunkt Thun im Gleitflug unerreichbar ist. Wir brauchen mehr Höhe. Da ich bei einem früheren Bisenflug mal «Airwork on the east side of Belpberg» verlangt hatte und mich dort bestens halten konnte, sollte dies unser Zwischenziel sein. Dabei hätten wir die Möglichkeit, zuhause zu landen, falls der Plan nicht funktioniert. Bern Tower genehmigt den Anflug via Worb und Airwork und ich lege eine erste Schlaufe am Belpberg in Richtung Flugplatz, um das Landefeld notfalls via straight-in zu erreichen. Mit 760 m kommen wir zwar sicher, aber ohne viel Reserve am Hang an (**Bild 3**),

der schön trägt und uns in einer Kombination aus Hangwind und einem Schlauch auf die Abflughöhe für Thun bringt. Wir planen eine grosszügige Umrundung des dortigen Wendepunkts und ein letzter Bart bei Amsoldingen bringt uns auf eine komfortable Höhe, um via Längenberg nach Bern zurück zu kehren. Beim Gurten machen wir noch etwas Werbung für den Segelflug und setzen dann zuhause auf.

Der Flug war anstrengend und lehrreich und Frank und ich haben als Team bestens funktioniert. Dass wir die einzigen waren, die den Parcours absolvieren konnten, brachte uns den Tagessieg ein.

Die Flugroute kann hier betrachtet werden:

<https://www.weglide.org/flight/67284>



BÄREN-CUP MEIN ERSTER AUSGEDEHNTER FLUG IM OBERLAND

Hannes Stauffer

Die Segelflugsaison 2021 hat für mich gut angefangen. Nach einem äusserst erfolgreichen Streckenflug-BFK kam ich voller Elan in das Belpmoos zurück. Pünktlich zum Start der grossen Regenzeit. Trotz des nassen Wetters ist mir mein erster ausgedehnter Flug ins Berner Oberland gelungen. Das an einem Tag, an dem drei andere Berner Piloten unfreiwillig in Zweisimmen zwischenlanden mussten.

Als ich am Morgen auf dem Flugplatz angeradelt komme, sind schon ungewöhnlich viele PilotInnen anwesend. Bären-Cup 2021 Episode 2 steht auf dem Programm. Da ich bei der ersten Episode die Aufgabe ignoriert habe und in die entgegengesetzte Richtung geflogen bin, will ich diesmal den Task abfliegen, oder es zumindest versuchen. Am Anfang ist aber noch nicht klar, wohin es gehen soll. Nach einigem Diskutieren sind sich die Experten aber einig und die Aufgabe steht fest: Bütschegg-Spitzhorn-Schibegütsch und zurück.

Ich mache mich und einen Discus 2 parat, danach schleppt mich die Dimona in Richtung Gurnigel. Bei Riggisberg auf knapp 1400 m klinge ich, verglichen mit der Robin steigt die Dimona schlecht und ich habe keine Lust mehr, hinter dem Schlepper zu hängen. Hier muss es doch sicher gehen! Das tut es auch, aber marginal. Um die ersten Höhenmeter muss ich kämpfen. Die Robin schleppt einen anderen Segler, der etwas höher ausklinkt, auch der scheint seine Mühe zu haben. Über der Gibelegg geht es dann besser, ich komme auf eine gute Höhe, um Richtung Oberland weiterzufliegen.

Nachdem ich nebst etwas zusätzliche Höhe auch Mut getankt habe, geht es weiter ins Simmental. Hier das gleiche Spiel nochmals: Es geht, aber gratis Höhe gibt es nicht. Oberhalb von Weissenburg ist schwache Thermik vorhanden, die mir fürs erste den Weiterflug erlaubt. Erst vor den Spillgerten lässt sich gutes Steigen auffinden, und zwar auf knapp 3000 m. Höher geht nicht, die Wolken sind schon sehr nahe, und in Richtung Wallis liegt die Basis noch tiefer. Von den Spillgerten fliege ich in Richtung des ersten Wendepunktes, des Spitzhorns. Auf dem Reiseflug erreicht mich die Nachricht, dass schon zwei Berner in Zweisimmen ste-

hen. Diese Info bestätigt für mich meine Taktik, aufzupassen und hoch zu bleiben, und erklärt, wieso ich fast keine anderen Segelflugzeuge oder Gleitschirme sehe.

Da der Gipfel des Spitzhorns noch in den Wolken ist, umfliege ich diesen, das muss reichen. Natürlich mit genug Sicherheitsabstand – ich habe noch Horrorstories von Near-Misses im Hinterkopf. So etwas möchte ich nicht erleben. Zur Sicherheit wird noch der Sanetschsee überflogen. Ich möchte mal ins Wallis fliegen, so wie das von hier aus aussieht ist heute aber sicher nicht der richtige Tag dafür.

Auf dem Weg zum zweiten Wendepunkt muss ich an den Streckenflug-BFK und einen der dort anwesenden Fluglehrer denken, der in Bex fliegt. Das inspiriert mich, noch in Richtung Westen zu fliegen. Ca 10 km vor Bex findet sich leider dann keine Thermik mehr, das Wallis sieht von hier aus auch nicht besser aus, für meinen Geschmack sehr fade. Ein Schleppzug fliegt unter mich und das Segelflugzeug klinkt aus. Ich habe ein schlechtes Gewissen, da meine Kreise hier nur homöopathisches Steigen bringen. Um noch einen Blick auf den Genfersee werfen zu können, geht es weiter am Lac de l'Hongrin vorbei bis zur Tour d'Ai (**Bild1**), das ist für mich weit genug.

Nach dieser kleinen Exkursion Richtung Westen trete ich jetzt den Weg zum Schibegütsch an. Der stellt sich als problemlos heraus, grossartig, wie gut ein Discus 2 gleitet. Sogar am Niesen kann ich etwas Steigen finden. Nach dem Queren des Thunersees und dem Abhören der Meiringer Frequenz muss am Augstmatthorn etwas hanggeflogen werden, sonst müsste ich nach Thun. Zum Glück geht das aber gut und ich habe bald wieder eine gesunde Höhe, um weiterzufliegen.



Jetzt habe ich aber ein Problem: Ich habe vergessen, wo genau der zweite Wendepunkt ist. Brienzer Rothorn? Schratentfluh? Zur Sicherheit mal beide überfliegen. Im Nachhinein wäre es clever gewesen, die Punkte aufzuschreiben, auf der Karte einzuzeichnen oder die Aufgabe vielleicht sogar im LX einzuprogrammieren. Beim nächsten Mal muss ich das unbedingt machen.

Auf dieser Seite vom Brienzersee bin ich das erste Mal auf diesem Flug für längere Zeit nicht allein, sondern in Gesellschaft von anderen Segelflugzeugen. Keines kommt mir bekannt vor, also keine Berner oder Thuner. Ich fliege noch etwas weiter Richtung Lungernsee, vor der Alpnach-TMA wird aber umgekehrt, es ist jetzt schon einer meiner längeren Flüge und ich habe keine Lust, noch die Frequenz von Alpnach herauszusuchen.

Beim Hohgant kreise ich zusammen mit der Thuner Skylark, es ist schön, mal ein nicht nur weisses Flugzeug zu sehen. So richtig passen will das aber nicht, die Geschwindigkeiten sind doch recht verschieden. Weil es beim Niederhorn eine vielversprechend aussehende Wolke hat, gleite ich zu dieser und tanke noch etwas Höhe. Nötig wäre das nicht gewesen, es reicht locker bis nach Bern zurück.

Zum Abschluss kann ich noch entspannt etwas beim Stockhorn herumkreuzen. Für mich ist das eine schöne Art, einen Flug ausklingen zu lassen: Sicher genug Höhe, um nach Hause zu kommen und eine gute Aussicht, die ich geniessen kann.

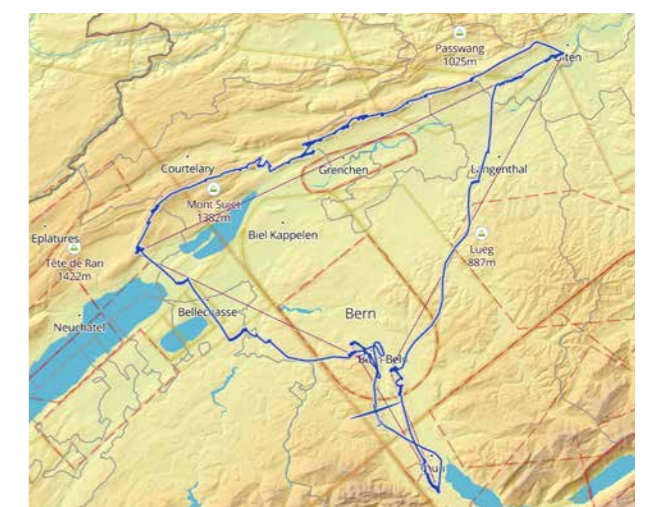
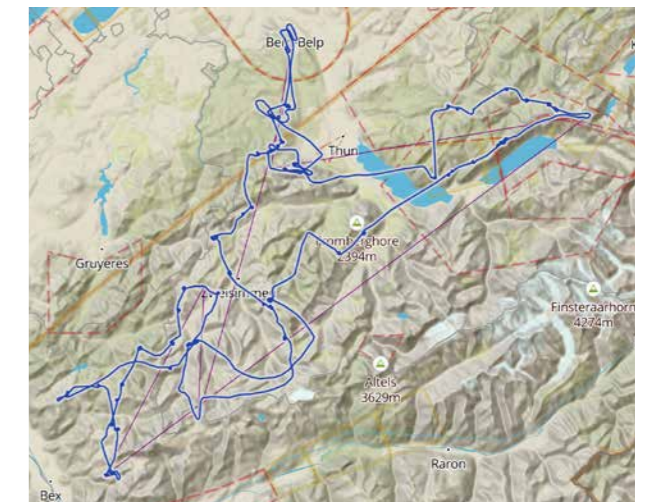
Nach gut fünf Stunden lande ich etwas müde, aber zufrieden im Belpmoos. Am Morgen war ich nicht sicher, ob ich eine solche Aufgabe, wie sie heute ausgeschrieben war, abfliegen kann. Das Resultat war mein erster ausgedehnter Flug im Berner Oberland. Vielen Dank an die Initianten und Organisatoren des Bären-Cups! ♦

Der Bären-Cup

Als Bernhard Gerber vor zwei Jahren die Idee gebar, einen Wettbewerb unter den PilotInnen der SG Bern durchzuführen, wurde viel über Regelwerke und Formales gesprochen. Wie, so lautete die Frage, soll eine Aufgabe ausgeschrieben werden, an der PilotInnen aller Niveaus Freude haben und sich motiviert fühlen, eine von aussen an sie getragene fliegerische Leistung zu absolvieren? Ein Ding der Unmöglichkeit, natürlich. Leider gibt es keinen Piloten-Index, so wie er für Segelflugzeuge seit langem zum Standard gehört – abgesehen vielleicht vom internen Index des Pickler-Bärs. Dann könnte man einfacher messen und multiplizieren. In diesem Jahr kamen anspruchsvolle Verhältnisse hinzu, wie diesen Glider News ausführlich zu entnehmen ist.

Letztlich haben wir für den diesjährigen Bären-Cup ein System angewendet, wie Bernhard und ich es uns aus unserem beruflichen Umfeld gewohnt sind: Eine Jury entscheidet über das beste Projekt! Im Unterschied zum Bauen von Häusern fiel dies in diesem Jahr nicht schwer. Zwei Flüge haben uns gleichermassen begeistert – Hannes Stauffers Einstieg in den Alpenflug und Säm Indermühles und Frank Noacks Umrundung der CTR, beide bei anspruchsvollen Bedingungen. Es freut uns, diese schönen Leistungen hier mit Flugbeschreibungen würdigen zu dürfen. Herzliche Gratulation! CS

Flugaufzeichnungen von Hannes (oben) und Team Säm/Frank (unten).



JETZT «SPICKT SIE FURT VO HIE» - KAUF UNSERER SCHLEPPMASCHINE TEIL 2

Stefan Graf, Till Grossrieder

Die Story um unser Schleppflugzeug D-EDUY endete im Heft 2020 der Glider News damit, dass wir nicht wussten, wann uns Corona erlauben würde, den Flieger in Neuburg an der Donau abzuholen. Im Februar 2021 war es endlich so weit: mit PCR-Tests und elektronischer Anmeldung im Gepäck konnten wir an einem eiskalten Sonntag bei strahlendem Wetter nach Bayern fliegen.

Geplant war, die Robin DR300 für die notwendigen Revisionsarbeiten direkt von Deutschland zum Hersteller nach Darois bei Dijon zu bringen. Stattdessen mussten wir allerdings für ein paar Tage zurück nach Bern: die Corona-Regimes in Deutschland und Frankreich mit geschlossenen Restaurants und teilweiser Ausgangssperre machten es unmöglich, den Transfer in einem Dreiecksflug mit Übernachtung abzuwickeln. Also ging es erst am Samstag darauf von Bern nach Darois. Avions Pierre Robin hatte den Auftrag akzeptiert, mit dem CEO wurde vor Ort nochmals alles besprochen, er fand das Projekt, eine ihrer ganz alten Maschinen revidieren zu können, sehr spannend. Und dann passierte: nichts. Nach wochenlangem Warten, etlichen Telefonaten und vielen E-mails kam plötzlich die Info, die Aufgabe sei doch viel grösser als erwartet, man hätte im Moment keine Zeit dafür, man könne das Ganze schon machen, aber frühestens bis zum Jahresende. Immerhin hatten sie eine Liste der zu erwartenden Arbeiten angefertigt. Aber wir mussten wieder von Neuem mit der Suche nach einem Betrieb beginnen, der die aufgelisteten Arbeiten durchführen würde. Also mehr Telefonate, mehr E-mails, bis wir endlich im April eine Werft in Mosbach im Odenwald fanden, die sich in der Lage fühlte, den Auftrag innert nützlicher Frist durchzuführen.



Um es kurz zu machen: die nützliche Frist betrug am Schluss ein halbes Jahr, in dem wir praktisch wöchentlich mit der Werftchefin telefonierten, um den Druck aufrecht zu erhalten. Fairerweise muss man sagen, dass die Verzögerungen zum Teil auch an fehlenden Ersatzteilen lagen, auf die man wochen- und monatelang warten musste. Auch das Budget wurde grosso modo eingehalten, was bei Aufträgen dieser Art überhaupt nicht selbstverständlich ist.

Anfang Oktober konnten wir dann ein letztes Mal nach Mosbach reisen, um die Maschine in Empfang zu nehmen. Davor hatten die Götter aber noch ein finales Abenteuer gesetzt: die Verzollung. Man glaubt gar nicht, wie viele verschiedene Formulare es dafür braucht, bei deren Bearbeitung zusätzlich noch ein genauer Zeitplan einzuhalten war. Wir hatten zum Glück schon einige Monate zuvor eine Spedition in Basel um Hilfe gefragt. Alleine hätten wir uns niemals durch den Papierdschunzel und das Regellabyrinth geschlagen, das den Import eines Flugzeugs in die Schweiz umwuchert. Allerdings sorgte eine ausserordentlich freundliche deutsche Zollbeamtin völlig unerwartet dafür, dass wir für die Abwicklung nicht extra noch einen Zollflugplatz anfliegen mussten, sondern die Bürokratie vor Ort erledigen konnten, und das an einem Nachmittag kurz vor vier! Die zwei Damen vom Zoll, die dafür nach Mosbach anreisen, suchten dann überall nach der «Fahrgestellnummer» des Flugzeugs. Wir wiesen sie darauf hin, dass ein Flugzeug – im Gegensatz zum Auto – drei Fahrgestelle hätte und empfahlen stattdessen die Seriennummer des Rumpfs, einen Rat, den sie dankend annahmen. Darüber hinaus würdigten sie die Maschine keines Blickes – wichtig war lediglich der Papierkrieg.



Dann konnten wir uns endlich als «two ship formation» Richtung Bern auf den Weg machen, wo wir – dank Bise – nach nicht einmal anderthalb Stunden kurz vor Sonnenuntergang landeten. Die D-EDUY war endlich zuhause.

In den Tagen darauf war unser Haus- und Hofinstruktor Alex Husy gefordert, mit möglichst vielen Schlepppiloten noch vor dem Saisonende die Einweisung auf den neuen Flieger zu machen, damit wir unser Bijou so schnell wie möglich an die Arbeit bringen konnten. Die grösste Herausforderung war dabei, einen Sprechrhythmus für das ungewohnte deutsche Rufzeichen zu entwickeln (es fängt mit «Delta» an, nicht mit «Hotel Bravo», und jeder ist schon reingefallen).

Jetzt hat die neue alte Robin tatsächlich schon die ersten fünfzehn Stunden im Dienst der SG Bern hinter sich und Dutzende Segelflugzeuge in den Himmel über dem Belpmoos gespickt. ◊

Bildlegenden

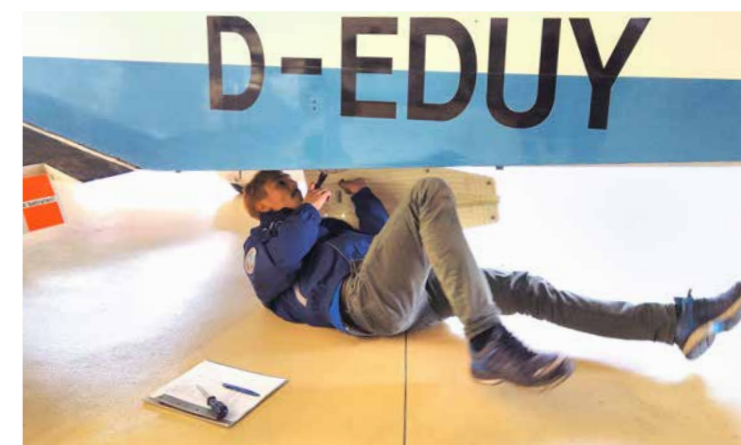
S.24: Stefan Graf und C. Pellissier bei der Firma Robin

S. 25 gross: D-EDUY kommt nach Hause

S. 25 A: Auf dem Weg nach Mosbach

S. 25 B: Verpflegung in Zeiten von Corona

S. 25 C: Till bei der Endabnahme



VOM WETTER VERWÖHNT – BFK GEBIRGSSEGELFLUG SAMEDAN 2021

Axinja Kiese

Gegen Ende der viel zu kurzen Saison 2020 gelang mir endlich einmal die Überquerung der Gantrischkette Richtung Simmental. Die anfängliche Euphorie über die «Neulanderoberrung» wich dann schnell einer ernüchternden Erkenntnis. Wie geht's jetzt eigentlich weiter? Die gelesenen Hang- und Gebirgsflugtheorien wollten sich nicht so recht abrufen lassen und eine gewisse Planlosigkeit machte sich breit. Nach einigen halbherzigen Versuchen des Thermikfindens und mit der schwindenden Höhenreserve kamen die kalten Füsse. Es folgte eine Umrundung des Stockhorns von Süden und letztendlich fand ich mich im altbekannten Terrain des Gurnigels wieder.

Nach vier Jahren im Berner Oberland noch immer war da das Gefühl von Ahnungslosigkeit im Gebirgsflug. Dagegen musste ich etwas unternehmen. Bereits 2004 war ich einmal im BFK in Samedan. Damals als frisch brevetierte Flachlandfliegerin, jung und naiv, war das Thema Gebirgsflug einfach ein grosses Abenteuer. Heute, 17 Jahre später, waren die Grundvoraussetzungen, naja, unwesentlich anders.

Der Entscheid zum Anmelden war also schnell getroffen und nach Zusage zum Kurs ging es hochmotiviert an die Vorbereitungen. Kartenmaterial kaufen und studieren (konkret: auf der Wanderkarte versuchen, sich Bergnamen zu merken und Trichterkreise auf der Segelflugkarte zeichnen), Selfbriefing auf der Homepage lesen und dazu gehörigen MC-Test online durchführen, ein bisschen im Aussenlandfeld-Katalog stöbern.

Im anfänglichen Enthusiasmus schrieb ich eine Anmeldung inklusive DG 300. Bis Juni sollte genug Zeit sein für ein paar Übungsflugstunden. Letztendlich kamen mir das Wetter und ein paar technische Hindernisse in die Quere, und so trat ich den Weg Richtung Unterengadin allein an. Am 14.06. traf ich, leicht nervös und daher überpünktlich, um 10.00 Uhr auf dem Engadiner Flugplatz ein, zusammen mit 16 weiteren Teilnehmern, 10 Fluglehrern und diversen Organisatoren.

Zur grossen Erleichterung erwies sich Raphael aus Langenthal, mein Teamkollege für die nächsten 2 Wochen, als unkomplizierter und sympathischer Zeitgenosse. Nach kurzer Begrüssung und Einführung durch Kurschef Domenic Planta, inkl. Kontrolle über sowohl erfolgreich durchgeführte MC-Tests mit positivem und PCR-Tests auf SARS-CoV-2 mit negativem Ergebnis, sollte es zügig in die Luft gehen.

Mit Einsetzen des Malojawindes ab dem zweiten Kurstag fungierte der Muottas Muragl als «Haushang» von Samedan, mit Aufwind-Garantie. Selbst wenn es tageweise erst etwas später losging und die ersten Starts um 14 Uhr erfolgten, Absauffer gab es selten. Im Vorfeld bekam ich den Tipp «flieg als zweite, dann fliegst du länger». Das hat infolge der späteren Starts leider nicht immer ganz so funktioniert wie erhofft.

In den ersten Flügen lag der Fokus auf dem Hangflug und der Luftraumüberwachung. Die theoretischen Grundlagen dazu bekam man vormittags durch Domenic in anschaulich selbst skizzierten Bildern am Auflichtprojektor präsentiert, oft veranschaulicht durch ein paar Anekdoten aus der eigenen Flugerfahrung.



In der Praxis sah es so aus: Nach dem Windenstart flog man eine Linkskurve zum Muottas Muragl, dann ein Stück geradeaus und wartete auf das Steigen. Immer schön mit Geschwindigkeiten zwischen 110–120 km/h. «Nicht zu langsam» war anfangs ein häufiger Kommentar vom hinteren Sitz. Nase runter am Hang, beim Wegdrehen vom Hang Nase etwas hochnehmen, nicht umgekehrt! Dank effizientem Startablauf an der Viertrommelwinde dauerte es nicht lange, bis sich drei bis vier Ein- oder Doppelsitzer etwa auf gleicher Höhe am Hang einfanden. Im Optimalfall sollte dann nach dem Prinzip «Perlenkette» geflogen werden. Alle Flugzeuge hintereinander in einer Reihe, im Wesentlichen flog man dem Vordermann hinterher. Eindrehen immer «weg vom Hang» mit vorherigem Blick Richtung Fläche (falls jemand überholen wollte). Wenn alle diese Spielregeln einhielten, machte das richtig Spass.

Der Begriff Luftraumbeobachtung bekam für mich eine Art neue Bedeutung. Beobachten ist nicht nur sehen, auch ein bisschen rechnen, planen, mitdenken. Wie schwierig es sein kann, ein weisses Segelflugzeug vor einem weissen Schneefeld zu erkennen, hat sicher jeder schon einmal erlebt. Es ging jedoch nicht nur um das Beobachten des Luftraumes in Flugebene, vielmehr sollte man die geplanten bzw. wahrscheinlichsten Flugbewegungen anderer Segler mit einbeziehen. Im Grunde ging es um «vorausschauendes

Fliegen», ähnlich wie beim Autofahren. Dies begann nach dem Start mit der Erkenntnis «hinter mir kommen noch drei, die sind dann auch am Hang». Segler am Hang sollte man natürlich sehen und dafür sorgen, von denen auch gesehen zu werden. Also dem Gegenverkehr durch Aufkreuzen zeigen: «Hallo hier bin ich!», im Zweifel auch mal ausweichen (mit Pech ins Saufen, dafür hatte man danach eine Höhenseparierung). Segler, welche den Hang verliessen, wurden aus der Gleichung entfernt, Neuankommlinge hinzugerechnet.

Irgendwann hatte man es geschafft, das Höhenniveau des Romantik-Hotels Muottas Muragl auf dem Gipfel des gleichnamigen Bergs zu erreichen. Dann konnte man einen nächsten Sprung in Richtung Schafsberg wagen und die Hangflugübung dort fortsetzen. Wenn der Muottas nicht mehr tragen wollte und der Schafsberg auch nicht wirklich viel hergab, konnte sich die Talquerung in Richtung der Crasta Mora als «Geheimtipp» lohnen, zumindest wenn man eine einheimische Fluglehrerin wie Christine Levy dabei hatte.

Hatte man sich letztendlich am Muottas Muragl sowie am Schafsberg «hochgearbeitet» und am Piz Languard die Paradieshütte erreicht, dann konnte man zumeist vom Hang ins Thermikfliegen wechseln und der weitere Höhengewinn gelang dann mittels altbewährten Kreisens. Spätestens an diesem Punkt sollte eine Entscheidung bzgl. der weiteren Flugroute getroffen worden sein.



Muottas Muragl / Samedan
Axinja Kiese

Auf meiner täglichen Wunschliste standen Sightseeingflüge Richtung Piz Palü, Morteratschgletscher, Piz Bernina und Bianco Grät. Die objektive Beurteilung von Wind und Wolken liessen dann jedoch zumeist eine Route Richtung Zernez wählen. Entweder entlang des Haupttals am Munt Gravatscha, Munt Müsella, Piz Mezzaun oder von der Alp Languard her durch kleinere Nebentäler entlang der italienischen Grenze zum Piz Mezzaun. Dabei lernte man auch ein paar Thermik-Hotspots wie etwa den Piz Nuna, den Haushang des 5-Sterne-Aussenlandefeldes in Zernez kennen. Von Zernez aus liess sich mit Flughöhe von ca. 3000-3500 m komfortabel der Rückweg Richtung Samedan antreten. Fand man eine tragende Linie unter der Wolkenbasis, war der Höhenverlust recht gering. Und nach etwa dem dritten Rückflug von Zernez bestand meine «gewohnte» Flugroute aus einem Vorbeiflug am Muottas Muragl in Richtung St. Moritz bis nach Silvaplana. Etwa auf Höhe des Aussenlandefeldes Silvaplana wurde die Talseite gequert, um dann aus (nord)östlicher Richtung in den Abkreisraum einzufliegen und auf Piste 21 zu landen.

Gegen Ende der ersten Woche verschlechterte sich das Wetter. Zumindest der Nordwesten der Schweiz wurde von einer Reihe Tiefdruckgebiete mit ergiebigen Regenfällen geplagt. Wenn ich Meteo-Mann Max Lamm im Briefing richtig verstanden habe, herrscht im Engadin wohl eine Art Mikroklima, was dazu führt, dass man vom Schlechtwetter häufig verschont bleibt. (An dieser Stelle hätte ich im Kurs besser zuhören können, aber ich hatte meine Prioritäten beim Fliegen, der Rest war zweitrangig). Tatsächlich liessen sich auf der Meteoswiss-App die Regengebiete verfolgen, welche westlich und östlich von Samedan vorbeizogen. Zudem sorgten ein paar Tage mit Saharastaub für eine Abschirmung mit Stabilisierung der Luftmasse, was die Entwicklung von Gewittern verhinderte. Als weiterer positiver Faktor kam das Auftreten einer Südfönlage hinzu. Das bedeutete: Es war Wetter zum Welle fliegen!



Der Flugweg war in etwa folgender: nach dem oben geschilderten Prozedere bis an den Piz Languard, danach Vorfliegen in Richtung Val Roseg bis Piz Bernina und von dort den Einstieg in die Welle suchen. In einem Kessel beim Piz Morteratsch wartete dann ein Rotor darauf, «aggressiv ausgeflogen» zu werden.

Irgendwann war FL 130 erreicht, was eine Höhenfreigabe von Zürich Delta erforderlich machte. Mit etwas Glück gab es die Höhenfreigabe bis FL 210 auch ohne Transponder. Mit weniger Glück hiess es «due to military activity proceeding south for climbing». Ungünstigerweise versperrte in diesem Moment der Piz Bernina den Weg Richtung Süden, bzw. verlief der Weg zur Welle durch eben genannte Rotorwolke. Letztendlich war einiges an Geduld und Geschick beim «Höhe halten» von Nöten, bis die Mittagspause der Schweizer Luftwaffe den Weg frei gab. Und dann war es geschafft. Die Wolkenbasis war zuerst neben, dann unter der Fläche, und die Luftmasse wechselte von turbulent zu laminar.

Die abnehmende Luftdichte mit zunehmender Höhe brachte einige Besonderheiten mit sich. Die angezeigte Eigengeschwindigkeit bei Luftdruckabnahme ist relativ geringer zur real geflogenen. So galt in der Welle das Motto «langsam Herumeiern». Mit möglichst geringer Eigengeschwindigkeit wurden Achten mit möglichst wenig Schräglage geflogen. Weiterhin galt die Faustregel: Die zulässige Maximalgeschwindigkeit reduziert sich je 1000 Höhenmeter etwa um 10 km/h. Ausserdem sollte man die Eigengeschwindigkeit im Verhältnis zur relativ hohen Windgeschwindigkeit in der Welle beachten, auch in Bezug auf die Versetzung zur Landmasse. Sowohl das Fönfenster als auch die Wolkende-

cke konnten sich schnell schliessen und der Rückweg sollte jederzeit sichergestellt sein. Hatte man all diese Dinge beachtet, stand dem gemächlichen Aufstieg in der Welle nichts im Wege. Und es ging noch höher, ging das Problem der abnehmenden Luftdichte nicht mit Abnahme der Sauerstoffkonzentration einher. Natürlich waren alle Segler mit EDS ausgerüstet, und im Kurs war für stets gefüllte Sauerstoffflaschen gesorgt. EDS mit pulsativer O₂-Abgabe während der Atmung hatte jedoch seine Limitationen. Gemäss Vortrag von Adrian Sieber im Theorieteil war ein Steigen auf eine Maximalhöhe von 6'500 m mit EDS unbedenklich. Das wurde in Messreihen früherer Kurse getestet. Danach war jedoch Schluss.

Persönlich waren all diese Theorien für mich zweitrangig ab dem Moment, als die ersten Wolkenfetzen unter meinem Flügel auftauchten. Die Emotionen dahinter sind schwer zu beschreiben. Am Treffendsten ist wohl: «Einfach nur geil». Auch die Aussentemperatur von -18 °C, verbunden mit der Erkenntnis, der Pulli im Auto ist am falschen Ort, konnten daran nichts ändern. Und so wurde trotz irgendwann einsetzender interner Wärmeregulation durch Kältezittern die Welle bis zum maximal möglichen Meter ausgeflogen. Nachdem letztendlich mit etwas Wehmut der Entscheid zum langsamen Abgleiten getroffen war, dauerte es nach der Landung etwa noch 20 Minuten bis ich Sensibilität und Motorik meiner beiden Füsse wieder vollständig im Griff hatte.

Nach drei hintereinander folgenden Tagen mit Südföhn und Welle hatte jeder der Kursteilnehmer 1-2 Wellenflüge absolviert und alle waren wohl ein wenig im Höhenrausch. Der letzte Kurstag hätte daher gern noch eine Weile auf sich warten lassen können. Das Fazit von Fluglehrern und Organisatoren zum Kurs war wohl einstimmig: Fast durchgehend Malojawind und optimale Wellenflugverhältnisse; der BFK 2021 wurde vom Wetter verwöhnt wie schon lange kein Kurs mehr!!!

Hab ich nun Fliegen im Gebirge gelernt? Ich denke, fliegen lernt man durch Kombination von theoretischem Wissen und praktischer Erfahrung. Für Erfahrung braucht es Training, und Chancen zum Trainieren gab es viele in Samedan. Dazu kamen diverse hilfreiche Praxistipps der Fluglehrer, ich bekam auch ein paar sehr hilfreiche Handouts. (Merci nochmals an Rolf Königl, falls er dies mal liest). Den eigenen praktischen Beweis mit DG 300 bin ich mir selbst noch schuldig. Nach Rückkehr nach Bern stand ich drei Wochen später am Ende unserer Startbahn bis über beide Knie im Grundwasser. Die frustrierende Restsaison braucht wohl nicht weiter erwähnt zu werden. Zum Glück ist die Saison 2022 nun in greifbarer Nähe. Ich bin gespannt... ♦



SAUERSTOFFVERSORGUNG BEI FLÜGEN IN GRÖßEREN HÖHEN

Axinja Kiese

Das Thema Fliegen in grösseren Höhen und der dabei zu beachtende Sauerstoffmangel führe in den letzten beiden Jahren zu diversen Diskussionen. Im nachfolgenden Text findet sich ein kurzer Überblick über die Funktionsstörungen bei einem Sauerstoffmangel und die Anzeichen dafür. Als Quelle dient hauptsächlich das «Kompendium der Luftfahrtmedizin».

PHYSIOLOGISCHE UND PHYSIKALISCHE GRUNDLAGEN

Zur Energiegewinnung muss der Körper Sauerstoff (O₂) aufnehmen und verbrauchen. Dabei entsteht als Abfallprodukt Kohlendioxid (CO₂). Beim Einatmen gelangt Luft in Form eines erwärmten, mit Wasserdampf angereicherten Gases in die Lungenbläschen. Im Blut wird O₂ an den roten Blutfarbstoff Hämoglobin gebunden, der als Transportprotein zu allen Körpergeweben dient. CO₂ wird in umgekehrter Richtung von den Geweben über den Blutstrom zur Lunge gebracht. Es gibt dabei keinen aktiven «Transportmotor» zwischen Lunge und Blutstrom; der Transport der Gase ist passiv. Damit sich ein Gas zwischen Lunge und Blut bewegen kann, muss ein genügend grosser Druckunterschied zwischen den beiden Bereichen vorhanden sein.

Die Atemluft hat unter Standardbedingungen auf Meereshöhe einen Gesamtdruck von 1013 hPa. O₂ hat mit seinem Anteil von 21% dabei einen Teildruck von 213 hPa. Mit zunehmender Höhe sinkt der Gesamtdruck und damit auch der Teildruck. Damit nimmt der Druckunterschied zwischen Lunge und Blutstrom ab und der Gastransport verschlechtert sich.

SAUERSTOFFMANGEL (HYPOXIE)

Zur besseren Einteilung der O₂ Mangelreaktionen wurden verschiedene Zonen und Schwellenwerte definiert:

Indifferenzzone	Einzig eine Störung des Nahsehvermögens kann aufgrund des hohen O ₂ -Verbrauchs der Netzhaut ab 5'000 ft auftreten, im übrigen reagiert der Körper indifferent auf den O ₂ -Mangel
Reaktionsschwelle (7000 ft/2100 m)	
Zone der vollständigen Kompensation	Durch Steigerung von Atemminutenvolumen und Herzfrequenz kann bis zu einer Höhe von 10'000 ft (max. 12'000 ft) der O ₂ -Mangel ausgeglichen werden.
Störschwelle (10'000 ft/3000 m)	
Zone der unvollständigen Kompensation	In einer Höhe von 18'000 ft beträgt der Sauerstoffpartialdruck 50 hPa und ist damit annähernd so hoch wie in der Zelle selbst in Meereshöhe. Ohne Kompensationsmechanismen wäre das Diffusionsgefälle zwischen Alveole und Blut aufgehoben.
kritische Schwelle (22'000 ft/6700 m)	
Tödliche Zone	Die Kompensation des O ₂ -Mangels ist nicht mehr möglich, es treten Handlungsunfähigkeit, Bewusstlosigkeit und Tod ein.

ZEICHEN DES SAUERSTOFFMANGELS

Sauerstoffmangel ist durch verschiedene Faktoren beeinflussbar. Dazu gehören körperliche Fitness, bestimmte (Infektions)-Krankheiten, Medikamente, Alkohol- und Zigarettenkonsum, sowie psychische Faktoren wie Stress, Angst oder Schlafmangel. Weitere relevante Faktoren sind die Zeitdauer des O₂-Mangels sowie die Schnelligkeit des PaO₂-Abfalls.

Subjektive Symptome	Objektive Symptome
<ul style="list-style-type: none"> · Angst, Beklemmung · unscharfes Sehen (Frühsymptom), Verlust des Farbsehens, Flimmern, Einschränkung des Gesichtsfeldes, oder «Schwarzwerden» vor den Augen · Druck im Kopf, hinter den Augen, in Brust oder Bauch · Wärme-, Hitze-, Kältegefühl oder Kribbeln in einzelnen Körperpartien oder im ganzen Körper · Müdigkeit, Schläfrigkeit, Benommenheit, Schwindel, Schweißausbruch · Gefühl des Wohlbefindens und der Euphorie bei länger anhaltendem O₂-Mangel 	<ul style="list-style-type: none"> · Beschleunigung der Atem- und Pulsfrequenz · Zyanose (Blauverfärbung der Finger, später der Lippen) · gestörtes Auffassungsvermögen, verminderte Kritikfähigkeit, herabgesetzte Urteilsfähigkeit · Koordinationsstörungen bis zu Krämpfen · Bewusstlosigkeit

WICHTIGE ASPEKTE BEI SAUERSTOFFMANGEL

- Die Empfindlichkeit für und Reaktion auf O₂-Mangel unterliegt grossen individuellen Schwankungen. Jeder Mensch reagiert anders, und ein einzelner Mensch reagiert in verschiedenen Situationen unterschiedlich (Stichwort Tagesform).
- Die ersten Anzeichen eines O₂-Mangels sind schleichend und oft schwer zu bemerken. Sie unterscheiden sich nicht von den Anzeichen einer Hyperventilation
- Bei Sauerstoffmangel tritt kein Gefühl von Luftnot auf.
- Sauerstoffmangel führt zu Euphorie, «man fühlt sich obercool».
- Die gefährlichste Folge des O₂-Mangels ist der Verlust der Wahrnehmung und der Urteilsfähigkeit. Die kritische Lage wird nicht mehr erkannt.
- Die Anzeichen eines O₂-Mangels können sich im Laufe des Lebens verändern. Es gibt keine Warnzeichen, die man für sich selbst lernen und auf die man sich dann verlassen könnte.

SELBSTRETTUNGSZEIT

Die Selbstrettungszeit ist definiert aus dem Zeitraum zwischen Eintreten von Sauerstoffmangel (Beginn der unzureichenden Sauerstoffversorgung) bis zur eintretenden Handlungsunfähigkeit. Die Selbstrettungszeit sinkt mit zunehmender Höhe (gilt auch bei Ausfall der Sauerstoff-Anlage):

- 43'000 ft (13'000 m) – ca. 15 sec
- 35'000 ft (10'500 m) – ca. 90 sec
- 25'000 ft (7'600 m) – 3-5 min
- 18'000 ft (5'500 m) – bis zu 30 min

HYPERVENTILATION

Unter Hyperventilation versteht man eine gesteigerte (un)willentliche Atemarbeit bei gleichbleibendem Sauerstoffbedarf. Sie entsteht unbewusst bei psychischer Belastung zu Angst, Wut oder Stressreaktion oder bewusst z. B. durch die falsche Vorstellung, im Rahmen vermehrter Atmung Sauerstoff «speichern» zu können. Die vermehrte Atmung führt zu einem vermehrten Abatmen von CO₂, was zu einer Verminderung des CO₂-Partialdrucks, kombiniert mit einer Erhöhung des pH-Werts in Blut führt. Daraus entsteht eine vermehrte Bindung von freiem Calcium an die Proteine im Blutplasma, was eine Verminderung von freiem Calcium im Blut zur Folge hat. Ein weiterer Effekt der Hyperventilation ist die Engstellung der hirnzuführenden Gefässe.

Die Anzeichen der Hyperventilation sind denen des O₂-Mangels ähnlich:

- Kribbeln an Händen und Füssen
- Muskelzittern bis zu Krämpfen (Hyperventilationstetanie)
- Hitze- und Kältegefühl
- Schwindelgefühl
- Sehstörungen
- Benommenheit
- Bewusstlosigkeit

Im Flug sollte bei Symptomen zuerst ein Sauerstoffmangel ausgeschlossen werden. Bei Flughöhen unter 10'000 ft ist echter O₂-Mangel unwahrscheinlich. Daher empfiehlt sich folgendes Vorgehen:

- Panik und Angstgefühle bekämpfen
- Versuch der kontrollierten Atmung, Pause zwischen Ein- und Ausatmung
- Anhaltend laut reden: wer spricht kann nicht einatmen, die Atemleistung wird reduziert.
- Sofern vorhanden in einen Plastikbeutel rükatmen, dies vermindert die CO₂-Abatmung.

In jedem Fall ist es sinnvoll, bei Flügen in grosser Höhe regelmässige Selbstchecks mit einem kleinen Pulsoximeter am Finger durchzuführen. Ein Wert von 95% soll dabei nicht unterschritten werden. ♦

WAS IM COCKPIT GILT

- Von Role Bieri gibt es eine ausführliche Anleitung im «Sauerstoff-Merkblatt der SG Bern».
- Das EDS kann in den Betriebsarten N oder D bis zu einer Höhe von 18'000 ft (5500 m) mit einer Nasenkanüle betrieben werden. Das EDS Handbuch empfiehlt ab 5500 m die Betriebsart F, den Gebrauch einer Gesichtsmaske, Sicht auf das Manometer und Mitnahme eines Backup-Systems.
- Nach FAA sind Nasenkanülen nur bis 18'000 ft zugelassen, das heisst, ab hier ist eine Maske vorgeschrieben.



QR-Link zum Sauerstoff-Merkblatt der SG Bern

XC-KURSE UND FLIEGERISCHE HIGHLIGHTS IM 2021

Erich Reber

In den vorletzten Glider News habe ich von meinem ersten Flug nach der Prüfung berichtet. Ein Ziel für 2021 war damals der 50 km-Streckenflug solo. Beim Schreiben des Berichts 2021 merkte ich dann, dass ich diesen Task unbemerkt schon beim ersten Flug nach der Prüfung geschafft hatte. Christoph Schläppi meinte dazu: «De probiersch haut im 2021... dr 100er».

Für mich als Jungpilot war es das erste Jahr nach der Ausbildung und in vieler Hinsicht ein Selbständigwerden. Schon im 2020 hatte ich auf den Discus b umschulen können und genoss nun eine Saison lang das Fliegen mit diesem beliebten Flugzeug. Als weitere Highlights durfte ich im Flugbuch u. a. vermerken:

19.06.2021: PAX-Einweisung,
05.09.2021: 100 er solo,
25.09.2021: Einweisung DuoDiscus.

Die für die Intensivwoche in Zweisimmen geplante formelle Alpeinweisung fiel ins Wasser; immerhin konnte ich zwei Volten und Landungen in Zweisimmen absolvieren.

Auf den 100er Solo vom 5. September möchte ich hier vertieft eingehen. Nicht wie der Flug verlief, sondern eher, wie er eigentlich zustande kam. Dabei möchte ich das Augenmerk besonders auf meinen Lernfortschritt und die XC-Kurse richten, welche Jung- und Altbrevetierten die Möglichkeit bieten, sich auf die Vielfalt der Themen vorzubereiten, die sich bei der Gestaltung eines Fluges stellen. Diese Kurse sind, wie sich gezeigt hat, nicht auf ein bestimmtes Niveau ausgerichtet, sondern befassen sich vielmehr mit der ganzen Palette von Inhalten, mit denen wir alle uns immer wieder beschäftigen – egal, ob als Anfänger oder als fortgeschrittene StreckenfliegerInnen.

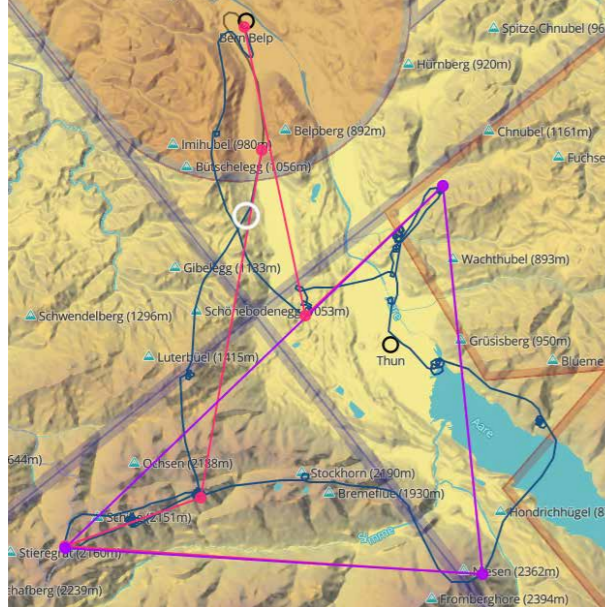
DIE XC-ABENDE UMFASSTEN FOLGENDE THEMEN:

13.01.2021: Doppelsitzerfliegen
03.02.2021: Trichterfliegen
11.03.2021: Testatkurs Aussenladung,
18.03.2021: FDL-Refresher,
24.03.2021: Praxis-Workshop Aussenlandungen,
25.03.2021: Voice-Refresher
05.04.2021: Longbriefing Intensivwoche Zweisimmen,
02.06.2021: FAI Abzeichen und -Meisterschaften,
07.07.2021 Der 1. Aufwind und Kreisflugpolaren
27.07.2021 Sauerstoff
25.08.2021 Bern Country,
25.10.2021: Föhnworkshop
08.12.2021: Saisonrückblick.

Nun – an diesem Sonntag, dem 5. September, hatte ich eigentlich keinen direkten Plan. Ich wollte einfach wieder einmal fliegen, das letzte Mal war ich am 19. Juni für die PAX-Einweisung in der Luft gewesen, bevor die Segelfluggpiste den Enten zum Gebrauch überlassen wurde.

Das Wetter zeigte sich mit diversen Cumuli von der besseren Seite. Also den Discus zusammenbauen, sich vorbereiten und zuhören, was die bereits gestarteten Kollegen für Flugwege eingeschlagen haben. Im Hinterkopf hatte ich die Idee einer Querung von der Stockhornkette über den Thunersee an den Sigriswilergrat, ein Wunschflug fürs Soloprogramm, den ich mit Christoph schon mehrfach gemacht hatte und mit Mäthu anlässlich des Bären cups auch.





Während des Schlepps Richtung Gurnigel denke ich zurück an den XC-Kurs zum Thema des 1. Aufwindes und versuche, das Vario entsprechend zu beobachten. Ich merke mir das Grundsteigen und versuche bei diversen Aufwinden, die wir kreuzen, die Stärke abzuschätzen. Mit der Zeit merke ich, was wie abläuft. In der Nähe des Gurnigelbades findet sich wieder so ein Bart, in dem ich sofort klinge und eindrehe. Etwas trimmen, Fahrwerk einfahren und weiter im Bart drehen. Mit ein paar Kreisen habe ich fast 200 m Höhe geschafft. So geht das also, XC-Kurs praktisch abgeschlossen! Mit der Flughöhe bin ich trichterförmig gut drin. 1 : 20 bis Bern kein Problem, noch günstiger sieht es Richtung Thun aus. Also kann ich mir mit der Überhöhe aus dieser Situation auch etwas gönnen. Ennet der Stockhornkette im Simmental steht ein schöner Cumulus und die Basis liegt noch etwas höher als meine Flughöhe. Die Alpeinweisung habe ich noch nicht abgeschlossen, aber das Bild ist so einladend! XC-Kurs Trichterfliegen: wie strecke ich das Ganze aus der vorhandenen Situation, wie weit kann ich mich vorwagen? Zwei Volten mit Landung in Zweisimmen habe ich auch gemacht, also weiss ich, wies geht in Zweisimmen, wenn es denn nicht klappen sollte. Da sollte einiges möglich sein.

Also rausche ich ins Simmental unter die einladende Wolke. Der Bart trägt mich auf 2500 m. Richtung Kaiseregg sehen die Wolken gut aus, also fliege ich dorthin weiter. Die nächste Wolke will nicht so gut ziehen. Irgendwie bin ich mir nicht mehr so sicher, ob ich die nächste Wolke mit der vorhandenen Höhe und im Vergleich mit meinen Trichterkreisen auf der Karte erreichen kann. Also wenden und zurück – prompt finde ich nun den Aufwind der vorherigen Wolke, steige auf 2580 m und merke, dass ich vorher zu weit nördlich an der Wolke vorbeigeflogen war. Weiter geht's zur ersten Wolke im Simmental, da steige ich hoch auf 2'650 m. Mit ein paar Kreisen über dem Stockhorn erfülle ich mir einen alten Wunsch.

Während des Weiterfliegens Richtung Wimmis beobachte ich die Wolkenbasis auf der Sigriswilerseite des Thunersees. Sie ist etwas tiefer als im Simmental. Da ich heute nicht weiter ins Simmental fliegen möchte, mache ich mich bereit, den Sprung über den Thunersee zu wagen. Im Gleitflug verliere ich im Discus zwischen 0.5-1.0 m/s. Rechts von mir der Niesen. Mit Mäthu im Duo habe ich am Simmentalerhang des Niesens versucht, in Achterschlaufen Höhe zu gewinnen. Das war sehr mühsam und hat uns nicht viel gebracht. Aber wie sieht es heute auf der Kanderseite aus? Könnte da am besonnenen Hang doch etwas gehen? Zumindest sehe ich kleine Cumuli. Etwas unterhalb der Niesenspitze schaffe ich über die Sichel zwischen Fromberghorn und Niesen den Sprung ins Kandertal. Leider haben sich die Cumuli bis dahin aufgelöst. Ein Steigen ist nicht zu finden, deshalb mache ich mich in direkter Linie daran, den Thunersee zu überqueren. Ich fliege gut auf Höhe der gegenüberliegenden Basis und genieße den Ausblick auf den See. Schon einige Male habe ich vom Segelboot aus Segelflugzeuge bei der Seequerung beobachtet und nun mache ich das selbst!

Mit 1700 m komme ich am rechten Seeufer an. Der Sigriswilergrat ist verhangen und die nächste Wolke lädt über Gunten ein, sich wieder ein Höhenpolster zuzulegen. 45 Minuten seit dem Start sind vergangen, das ist doch schon eine hübsche Strecke!

An dieser Stelle greife ich auf den XC-Kurs Bern Country zurück: Mäthu hatte uns an diesem Abend das Voralpengebiet zwischen Bern und Thun nähergebracht. Dabei gab er uns auch eine Karte mit diversen Hotspots für Thermik ab (diese findet man im internen Bereich der Website). Mein Problem: Die Basis lässt mich bis zu 2000 m steigen, mehr liegt nicht drin. Thun bestens erreichbar, für Bern 1 : 20 eher knapp, aber mit dem Discus rechnerisch machbar. Einige Wolken über Thun und Steffisburg bringen nicht das Gewünschte, aber in dieser Richtung liegt auch die Falkenfluh!

Diesen Hotspot schaue ich mir mal an. Ein Hängegleiter kreist unter einer Wolke. Etwas nebenan finde ich den Aufwind und wir schrauben uns mit gebührendem Abstand gemeinsam in die Höhe. Beim nachträglichen Kartenstudium merke ich zwar, dass es die Riederefluh und nicht die Falkenfluh war, der weitere Flugweg bringt mich aber dann doch noch dorthin. Viel Höhengewinn ist unter der hier etwas dichteren Abdeckung nicht mehr möglich. Also versuche ich, das Aare- und Gürbetal zu queren und dort noch den einen oder anderen Hotspot zu finden. Über Seftigen mit 1500 m finde ich etwas, aber sehr schwach. Ein paar Stockwerke höher fliegt Alain und gibt mir Tips, in welche Richtung ich suchen soll. Ich versuche ihm zu folgen, aber mehr als einen Nullschieber gibt es nicht auf meiner Höhe. 1 h 15 sind seit dem Start vergangen. Ich merke, dass ich doch schon etwas müde bin und mich schlecht auf solche schwache Aufwinde konzentrieren kann. Kondition im Cockpit – ein Thema, das in einem der nächsten XC-Kurse besprochen wird. Ich verabschiede mich bei Alain und mache mich auf den Heimflug nach Bern. Via Taveldenkmal kehre ich in den R82 zurück und setze um 14:45 auf dem Glidersquare auf.

Am Abend lade ich das File auf den OLC hoch. Unter Classic steht eine Wertungsdistanz von 96,69 km. Gefühlt der 100er solo! Im Nachhinein stelle ich fest, dass ich im Simmental genügend Höhe gehabt hätte, um die Strecke bis an die Kaiseregg zu verlängern. Es wären genügend Möglichkeiten dagewesen, um wieder auf Höhe zu kommen. Das nehme ich mit, um es beim nächsten Mal besser zu machen. Ich weiss es schon jetzt: diesen Flug werde ich ähnlich nochmals machen!

Was mich bei diesem Flug auch gefreut hat, ist der Umstand, dass ich in einem einzigen Anlauf viele Themen der XC-Kurse direkt habe umsetzen können, und das allein, ohne Mithilfe eines FI im Hintersitz. Das macht mich nicht nur stolz, sondern es tut gut, zu wissen, dass die theoretische Vorbereitung im Flug so unmittelbar Früchte getragen hat.

Die Themenwahl an den XC-Kursen wird jeweils fortlaufend mit den anwesenden PilotInnen festgelegt. Bestimmt hast auch Du bei der Vorbereitung der nächsten Saison Fragen – zögere nicht, bei Stefan Zlot Vorschläge für die Themenliste anzumelden. ♦



Bildlegenden:

S. 35: *Bärencup: mit Mäthu ins Emmental am 30.05.2021*

S. 36: *Der Flug vom 05.09.2021 (OLC-Screenshot)*

S. 37 m: *Die Thunerseequerung vom 05.09.2021*

S. 37 u: *Über dem Stockhorn, 05.09.2021*



EINSTIEG IN DEN STRECKEN^SEGELFLUG

Elia Reidy

Nach einer eher dürftigen Saison 2021, als mein einziger «Streckenflug» nach etwas mehr als einer Stunde in Zweisimmen endete, setzte ich mir in der Winterpause für die kommende Saison das Ziel, 500 km im Einsitzer von Bern aus zu fliegen.

Der wichtigste Grundstein dafür war definitiv der Breitenförderungskurs Streckenflug in Courtelary im April, zu Beginn der Saison. Der Lerneffekt war riesig. Jeden Tag vermittelten sehr erfahrene Fluglehrer neues Wissen in Theorie und Praxis, das man dann am Nachmittag während des Fluges gleich anwenden konnte. Der grösste Lerneffekt war jedoch ein Wandel im mentalen Bereich. Das Gefühl, an einem unsichtbaren Gummiband zu hängen, welches einen, je weiter man von Bern wegfliegt, desto stärker zurückzieht, war nach dem BFK endgültig weg. Ich sagte mir, dass es ziemlich unbegründet ist, sich nicht aus dem Trichter des Heimatsflugplatzes wegzubewegen. Nach meiner bisherigen Erfahrung ist der Längenberg anderen Regionen thermisch sowieso nicht überlegen. Das heisst, wenn ich also z.B. Richtung Gantrisch und dann Richtung Berner Oberland fliege, wird es von Seiten der Thermik häufig besser. Dazu kommt, dass die Berglandschaft auch einfach unglaublich spektakulär ist. Und selbst, wenn ein Flug einmal in einer Aussenlandung auf einem Flugplatz oder auch einem Feld endete, hatte ich immer nur positive Erinnerungen; sei es die Erzählung eines Thuner Segelfliegers, der absichtlich in Gewitterzellen flog, oder das «Trosteis» in Zweisimmen. Ich denke nicht, dass es rein fliegerisch sehr schwierig ist, an einem thermisch guten Tag von Bern aus zum Beispiel an den Sanetschpass zu fliegen. Die Hürde, die genommen werden muss, ist eher im Kopf, nämlich die Entscheidung, sich ganz bewusst vom Heimatflugplatz zu verabschieden und in den nächsten Trichter zu wechseln.

Durch solche Überlegungen, WeGlide Analysen, Training im Condor Simulator, Trichterrechnungen und ausführliche Flugvorbereitungen gewann ich Selbstvertrauen, um mich an Flüge ins Berner Oberland, ins Wallis oder auch in den Jura zu wagen.

Für den 30. Juli war die Thermikprognose gut bis sehr gut, vor allem war es thermisch sowohl im Jura, Mittelland wie auch in den Alpen gut vorhergesagt. Kurz nach 8.00 Uhr war ich in Belp und stellte bald darauf mit Jean-Luc zusammen je einen Discus 2c auf. Ich startete um 12.00 Uhr – verglichen mit anderen WeGlide Flügen wohl 2 Stunden zu spät!



Kurz nach der CTR-Grenze klinkte ich auf 1400 m, fand aber erst auf 1200 m über Rümli den Anschluss. Das war gerade noch einmal gut gegangen. Nochmals zu starten hätte sicherlich eine Stunde gekostet. Danach ging's aber richtig gut. Bis zum Moléson hatte ich nur zweimal eingekreist und flog einen Schnitt von 102 km/h. Die Basis auf 2000 m machte die Mittellandquerung sehr angenehm. Der Juraeinstieg war auch unproblematisch, dazu kam, dass ich nun wieder in vom BFK her bekanntem Gebiet war. Ich hatte mich jedoch auf bessere Thermik im Jura eingestellt. Der Schnitt betrug bald nur noch 85 km/h. Nach 56 km Abgleiten entschied ich mich auf der Höhe von Wangen an der Aare umzudrehen. Die Abdeckung machte sich bemerkbar, Cumulus Wolken sah ich keine mehr. Unterdessen war ich noch auf 1300m. Nun brauchte ich definitiv wieder Höhe.



Zu meiner Rechten sah ich eine Felswand, die perfekt von der Sonne angestrahlt wurde. Das musste jetzt einfach gehen. Ansonsten käme ich locker nach Grenchen. Die Felswand brachte Thermik, wenn auch im Schnitt nur ein Steigen von 0.9 m/s, aber es genügte, um wieder auf 1850 m zu kommen. Mit der neu gewonnenen Höhe und dank des Fluglotsen in Bern liess sich das Mittelland gut queren. Um 16.15 war ich am Gurnigel. Hier spielte ich zum ersten Mal mit dem Gedanken, dass ich heute mein Saisonziel erreichen könnte. Das Berner Oberland ging thermisch gut, jedoch war der Sanetschpass zu bewölkt, um Richtung Wallis weiterzufliegen. Ich entschied mich deshalb, am Col du Pillon zu wenden und den Flug am Sigriswiler Grat zu verlängern. Der Endanflug Richtung Belpmoos in der Abendsonne vor dem Alpenpanorama war einfach unbeschreiblich. Nach 495 km entschied ich mich über dem Rüscheegggraben den letzten Schenkel zu beenden, damit es noch gut nach Bern reicht. Obwohl 5 km zur Vervollständigung meines Zieles fehlten, war ich überglücklich, als ich nach 6 Stunden und 44 Minuten wieder in Bern landete. Für mich war damit mein mir gesetztes Saisonziel eines 500 km-Fluges erreicht. ♦

Der Link zum Flug: www.weglide.org/flight/195639

Bildlegenden

S. 38: Riggisberg bis Greyerz - eine Autobahn

S. 39 o.: Die Basis im Jura war deutlich tiefer als in der Prognose

S. 39 u.: Zum Abschluss noch an den Sanetsch

100 JAHRE SEGELFLUG IN BERN^N

Samuel Indermühle, Projektleiter 100 Jahre SG-Bern



Nachdem der Segelflug 1922 mit dem vom Aeroclub in Gstaad ausgerichteten «internationalen Anfängerkurs im motorlosen Flug» in die Schweiz kam, nahmen wagemutige Piloten und Konstrukteure alsbald die Flugaktivitäten in Bern auf. 1923 wurde der Flugtechnische Verein gegründet, dessen Mitglieder mit selbstgebauten Hängegleitern vom Gurten und vom Längenberg aus starteten und zu Tal flogen. Ein herausragender Pilot dieser Zeit und Mitgründer des Flugtechnischen Vereins war Francis Chardon, dessen Doppeldeckers «Planeur Chardon» im Vereinslokal der Segelfluggruppe Bern als Modell besichtigt werden kann.

Um das 100-jährige Jubiläum der Gründung des Flugtechnischen Vereins zu feiern, haben wir an der Hauptversammlung im Februar 2022 beschlossen, einen Tagesanlass durchzuführen. Aus all den Vorschlägen für Aktivitäten und Attraktionen, die eingebracht oder angeregt wurden, hat sich die HV für Gummiseilstarts vom Längenberg und einen Tag der offenen Tür mit Ausstellung, Festbetrieb und hoffentlich Windenstarts ab unserem Segelfluggelände entschieden. Eine Party am Abend soll den Tag abrunden.

Für die Gummiseilstarts konnte die Stiftung Segelflug-Geschichte gewonnen werden, die einige ihrer Oldtimer und die Infrastruktur, die es für den Start braucht, zur Verfügung stellt. Pierre-André Walther identifizierte ein geeignetes Startgelände in Englisberg und Stefan Zlot nahm mit dessen Besitzern Stefan Guggisberg und Marcel Schmid Kontakt auf. Beide sind von der Idee, dass ab ihrem Land historische Segelflugzeuge starten, sehr angetan und unterstützen das Vorhaben.

Da auf einem der Felder Roggen gesät und je nach Wetter im Juli oder August geerntet wird, wird unser Anlass nach dem Sommer stattfinden. Marcel Schmid hätte an sich auf dem andern Feld Mais vorgesehen, doch da dieser bis im späten Herbst stehen würde und unser Anlass so nicht möglich wäre, wird Marcel extra für uns die Fruchtfolge umstellen und nächstes Jahr Gras aussäen. Wir bedanken uns herzlich für diese Flexibilität!

Für den Anlass wurde deshalb in Absprache mit den Landwirten das Datum vom Samstag 2. September 2023 vorgesehen. Da am 9. September 2023 das Electrify-In stattfindet, ist unser Ersatzdatum der Samstag 16. September 2023. Sollte das Wetter auch am 16. September keinen Flugbetrieb zulassen, werden wir nur den Tag der offenen Tür mit einer Ausstellung und Festbetrieb durchführen.



Wir hoffen sehr, dass vor und nach den Gummiseilstarts der Windenbetrieb für Gastflüge für BesucherInnen und als Show für die ZuschauerInnen stattfinden kann. Die weiteren Abklärungen mit dem Flughafen und Skyguide werden auch zeigen, ob zwischen den Gummiseilstarts jeweils ein Windenstart erfolgen kann.

Wir haben neun Organisationskomitees aufgestellt, die sich um die verschiedenen Aspekte dieses Tages kümmern sollen. Sie konstituieren sich zur Zeit und werden bald ihre Arbeit aufnehmen. Sie werden am Anlass selbst mehr helfende Hände benötigen und darum auf alle Vereinsmitglieder zukommen. Wer bereits vorher seine Hilfe anbieten kann, setzt sich bitte mit Säm Indermühle in Verbindung.

Wir sind zuversichtlich, dass wir zusammen einen attraktiven, schönen und würdigen Anlass für dieses Jubiläum organisieren und durchführen können. ♦

Geplanter Zeitplan für Gummiseilstarts:

08:00

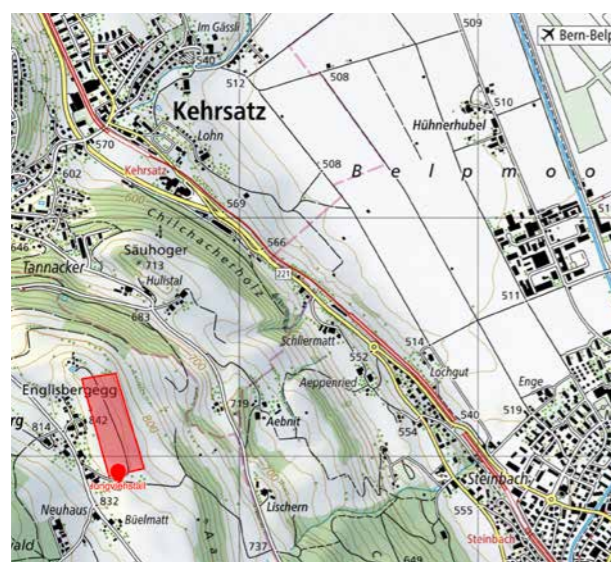
Startgelände Englisberg: Aufstellen der Startschiene, Montieren der Flugzeuge

12:00–15:00

Spezieller Luftraum aktiv, Gummiseilstarts ca. alle 30min ab Längenberg, Landung auf dem Segelfluggelände am Flughafen

15:00

letzter geplanter Gummiseilstart, danach Demontage, Reinigung und Abgabe des Startgeländes



Bildlegenden

- S. 40 o.: Bild aus den Chroniken der SG-Bern. Flugbetrieb 1932 in Riggisberg
- S. 40 u.: Startgelände für den Gummiseilstart anlässlich des 100-jährigen Jubiläum
- S. 41: Gummiseilstart 2021 auf der Rigi.



RICHTUNG ATLANTIK

Peter Lacher, Bernhard Gerber

Gegen Ende Juli zeichnet sich wieder einmal ein Wochenende ab, an dem die Rahmenbedingungen für einen Zwei-Tages- Ausflug passen. Bärnu und ich haben praktischerweise beide eine leere Agenda und können planen. Zuerst geht es um das Wetter. Das Wetter in Bern muss passen, zusätzlich müssen wir eine Region mit ausreichend guter Thermikvorhersage finden.

Die Wettermodelle für jede Himmelsrichtung werden ausgiebig studiert – bevorzugt natürlich in Richtung eher unbekannter Gegenden. Das ist oft gar nicht so einfach, da die Planung einige Tage vor dem Flug gemacht werden muss. Deswegen bereiten wir meistens mehrere Richtungen vor. Der Atlantik reizt uns. Dafür bietet sich die Route von Pontarlier direkt Richtung Westen an. Also müssen wir als nächstes Lufträume und andere Hindernisse in diese Richtung ansehen. Nach dem Kriterium einer möglichst kleinen Unsicherheit macht es Sinn, zivile Flughäfen möglichst zu meiden. Natürlich kann man eine Anfrage für die TMA eines Grossflughafens stellen – doch was ist, falls die Bewilligung nicht innerhalb nützlicher Zeit erteilt wird? Militärflugplätze haben oft viel weniger Verkehr, und der Controller hat vielleicht sogar noch Freude, wenn er aufgerufen wird. Deshalb bevorzuge ich solche Plätze.

Zuerst haben wir also den altbekannten Klassiker R158 und die Tiefflugstrecken im Weg, die beim DGAC ersichtlich sind. Freundlicherweise ist an unserem geplanten Datum keine davon aktiv. Für alle restricted areas werden Frequenz und Station notiert. Der Sektor zwischen Dole und Lyon ist eigentlich recht gross. Hier sollte man durchkommen, zur Not eben unterhalb der TMA 4 von Lyon. Danach steht die TMA von St. Yan im Weg. Sie sieht auf der Karte zwar furchtbar gross aus, ist am Wochenende aber meistens unkritisch, da St. Yan ein Ausbildungsflugplatz für Grossflugzeuge ist.

Danach gilt es, zwischen Clermont und Avord durchzukommen. Die Clermont TMA 2 und 6 wären sogar unterfliegbar. Weiter westlich ist der Sektor zwischen Chateauroux und Limoges auch frei, doch westlich von Limoges sieht das Wetter für den Rückflug eher düster aus: späte Thermik, da der Westwind stabil geschichtete Luft bringen wird. Das bedeutet entweder viel Motor für den Rückflug oder eben nicht so weit gehen.

Als nächstes geht es um Flugplätze und Landemöglichkeiten. Da ich der Datenbank im LX nur begrenzt vertraue, erstelle ich meine eigene und lade dazu die Koordinaten aller Flugplätze und die VAC-Karten auf meinen E-Book-Reader. Die aktuellen VFR Karten von DFS und DGAC sind bereits installiert.

Nun muss noch der Flugplan an die ATC geschickt werden. Ein Flug bis an die Westküste Frankreichs und wieder zurück an einem Tag erscheint doch etwas unglaublich – also geben wir eine Retour-Route bis ins Massif Central ein. Am Samstag dann die Stunde der Wahrheit. Zunächst überprüfen wir nochmals die Notams und das Wetter. Leider hat sich die Vorhersage verschlechtert. Vor allem für den Sonntag ist jetzt im Westen stabiles Wetter prognostiziert. Was soll's; wir haben Zeit und können probieren. Punkto Sicherheit ist schliesslich alles im grünen Bereich.

Nachdem wir wie üblich jede Ritze des Arcus mit Gepäck ausgestopft haben, starten wir Richtung Jura. Der Blick auf das Jurawetter erlaubt uns, den Motor bereits bei Kerzers zu versorgen. Nach einigen Kreisen hinter Cressier sind wir auf einer nützlichen Flughöhe von 2500 m. Die erste und zweite Krete sehen ordentlich aus und funktionieren auch recht gut.

Bei Vallorbe wechseln wir nach Frankreich. Im Norden sieht es schlechter aus, darum behalten wir den West-Süd-West Kurs bei. Vor der TMA Lyon 4 beißen wir in den sauren Apfel und fliegen mehr westwärts ins Blaue, um nicht in die Reihe von TMAs und CTRs vor uns zu geraten. Obwohl wir uns jetzt mehrheitlich im blauen Flachland befinden, funktioniert immer wieder etwas. Wir überqueren die Saone und müssen St. Yan aufrufen. Wie erhofft ist der Luftraum nicht aktiv. Bei Paray le Monial begegnet uns tatsächlich ein anderes Segelflugzeug – es bleibt das einzige, das wir am Samstag in Frankreich sehen.

Wir erreichen den Nordrand des Massif Central, in dieser Region ein eher flaches Gelände. Die Thermik ist gut ausgebildet. Es hat verstreute flache Cumuli, die aber relativ zuverlässig funktionieren. Die Basis sinkt jedoch langsam ab. Inzwischen ist es fünf Uhr abends, der Atlantik kommt in Sicht. Noch zwei oder drei Aufwinde, abgleiten und ein Bier am Meer? Tönt doch eigentlich ganz gemütlich – wenn da nicht die Wetterprognose für den Sonntag wäre: Stabil geschichtete Luft für die ersten 200 Kilometer. Wir müssen eine Entscheidung treffen. Luftlinie sind wir mehr als 500 Kilometer von Belp entfernt. Wir möchten eine gute Ausgangslage für morgen haben, weil uns der Rückflug via Alpen reizt. Also schlagen wir einen südlichen Kurs ein.

In dieser Gegend sind die Flugplätze nicht dicht gesät. Also bleiben wir vorerst im Trichter von Limoges, bevor wir Egletons anpeilen. Wir studieren die VAC-Karten der Plätze vor uns. Bei Aurillac steht vielversprechend «Hotel sur place» in den Unterlagen. Um viertel vor sieben kreisen wir neben dem Städtchen. Mit dem Rest der Thermik erkunden wir noch das Massif Central – schliesslich wollen wir für morgen bestens vorbereitet sein.

Der Flugplatz ist bis 20.00 Uhr offen. Wir drehen nach unserem kurzen Abstecher Richtung Aéroport Aurillac-Tronquières und landen auf einer fast zwei Kilometer langen Betonpiste. Zwei Personen des örtlichen Aeroclubs fragen erstaunt, woher wir den kämen. Sie helfen uns, den Arcus



Bildlegenden

S. 42: Lac de Vasivères, 17.50 Uhr

S. 43 o.: Abflug (Region Chasseral, Neuenburgersee)

S. 43 m.: Ebene zwischen Jura und Saone

S. 43 u.: Massif Central

S. 44 o.: In Aurillac ist Segelflug auch neben Solarpanels möglich...

S. 44 u.: Pesche beim Tanken

neben der Piste festzuzurren. Am Telefon bestätigt uns ein etwas erstaunter Skyguide-Mitarbeiter, dass unser Flugplan mit «Landung Aurillac» jetzt geschlossen sei.

Das Hotel auf dem Flugplatz entpuppt sich als Zeltplatz. Glücklicherweise können wir nach einem längeren Abendspaziergang durch Aurillac eine Bleibe im Städtchen finden. Am Sonntag wird als erstes getankt (ja, wir sind Angsthasen). Ohne entsprechende Tankkarte geht hier gar nichts – dies führt zu einer unterhaltsamen Übung mit PET-Flaschen an einer Strassentankstelle. Ein Autofahrer beobachtet argwöhnisch, wie wir unsere «Molotov Cocktails» füllen. Als wir ihm erklären, dass wir einen «planeur moteur» tanken wollen und gerade nichts Schlaues zur Hand haben, spendiert er uns einen leeren Fünf-Liter-Kanister.

Aber wieviel sollen wir tanken? Bärnu tendiert zu den fünf Litern – ich meine, es brauche zusätzlich noch eine PET-Flasche. Als wir den Arcus betanken, ist er nach fünf Litern voll. Was machen wir nun mit den restlichen anderthalb Litern Zweitakt-Gemisch? Nicht ganz EASA-konform sichern wir die Flasche im Flugzeug. Der Tankschlauch ist ja in der Kabine, so können wir nach dem Start unsere Reserve in den Haupttank umpumpen.

Über den Hügeln bilden sich die ersten Cumuli, es geht los. Kurz nach dem Start erwischen wir bereits einen schönen Aufwind und können den Motor versorgen – und noch 1.5 Liter Sprit nachtanken. Nun geht es Richtung Osten, um zwischen den Lufträumen von Avignon und Lyon in die französischen Alpen einzufädeln. Wir peilen Valence an. Eine abwechslungsreiche Landschaft mit Seen und Flüssen zieht unter uns vorbei. Die Flüsse haben Schluchten gegraben, an deren Wänden wir relativ zuverlässige Thermik finden.



Etwa 25 Kilometer westlich des Rhonets wird es blau und funktioniert nicht mehr. Glücklicherweise können wir vorher noch auf 3000 m steigen und die rund 60 Kilometer bis zur ersten Alpenkrete abgleiten. Nun wird es knifflig: wir müssen schrittweise in die Hochalpen einsteigen. Stufe um Stufe schrauben wir uns in die Höhe und wechseln auf die Krete östlich von Grenoble. Die blanken Felsen sehen attraktiv aus und sind thermisch auch ergiebig. Die Luftmassen sind jedoch so turbulent, dass wir nicht unter 120 km/h kreisen können.

Bei St. Rémy sind wir endlich wieder auf 3000 m, es ist aber immer noch blau. Erst im Val d'Isère zeigen sich erste Wolken, die wir nach einigen Versuchen auch nutzen können. Danach die klassische Route Richtung Megève, nördlich des Mont Blanc, nach Verbier, über den Sanetsch zurück nach Bern.

Fazit: Solche Flüge sind jedes Mal etwas Einzigartiges. Wir machen sie viel zu selten. Zugegeben: ein Klappmotor hilft hier ungemein. 500 Kilometer weit weg von Bern in einem Feld zu stehen tönt nicht so toll. Der Aufwand der Vorbereitung ist auch klar grösser – aber nur beim ersten Mal. ♦

SOMMERCAMP 2022

Florian Furrer

Ein paar Tage im Sommer segelfliegen, die vorhandene Infrastruktur nutzen und bei gutem Wetter gleich auf dem Flugplatz übernachten, waren die Grundideen zur Durchführung eines Sommercamps. Mit sehr wenig Aufwand habe ich Schleppiloten aufgerufen, sich für einzelne Tage einzuschreiben und so die Segelflugtage zu ermöglichen. Der Flugbetrieb sollte je nach Teilnehmer und Bedarf direkt vor Ort besprochen und organisiert werden. All dies hat bestens funktioniert! Auch wenn ich als Initiator nicht auf dem Platz übernachtet habe, hat sich der (geringe) Aufwand sicherlich gelohnt. Neben den zahlreichen Flügen, welche u.a. dank eines spontan eingesprungenen Fluglehrers in der zweiten Woche durchgeführt wurden, besuchte eine kleine Gruppe den Tower, und ein gemütlicher Grillabend mit 14 Teilnehmern kam zustande. Ohne die Mithilfe einzelner Mitglieder (namentlich Jean-Luc Aeby, Alex Husy und Stefan Graf) wäre der Betrieb kaum so reibungslos abgelaufen. Herzlichen Dank und gerne wieder! ♦

STATISTISCHE AUSWERTUNG

54 Starts, davon 28 Schulung

114 h Segelflug (wobei fast 100 h in der 2. Woche)

9:46 h Schleppflug



FÖRDERUNG AUS DEM SPORTFONDS

Samuel Indermühle

Nach fast zehnjährigem Unterbruch wird der Segelflug nun wieder vom kantonalen Sportfonds unterstützt. Im März 2022 nahm der Grosse Rat eine entsprechende Motion mit überwältigender Mehrheit an und beseitigte damit einen langjährigen Missstand.

Der Sportfonds wird aus Geldern von Swisslos geäufnet, die gemäss Gesetzgebung durch die kantonalen Sport- und Kulturfonds für gemeinnützige Zwecke verwendet werden müssen; es handelt sich damit nicht um eine Subvention des Sports aus Steuergeldern. Im Jahr 2013 beschloss das Generalsekretariat der kantonalen Polizei- und Militärdirektion (POM), welches im Kanton Bern für die Verwaltung der Gelder aus dem Sportfonds verantwortlich ist, dass der Segelflug eine «Motorsportart» sei und deshalb aus dem Sportfonds nicht mehr gefördert werde. Dagegen reichte die Segelfluggruppe Thun Beschwerde beim Verwaltungsgericht ein, blitzte jedoch leider ab. Damit war der Segelflug von der finanziellen Förderung abgeschnitten. Mit dieser Situation stand der Kanton Bern allein da, denn in allen übrigen Kantonen, in denen Segelfluggruppen beheimatet sind, wurden diese durch die dortigen Sportfonds grosszügig unterstützt.

Als der Schreibende einen Esstisch von der Schreinerei Amarena aus Gasel geliefert erhielt, entstand rasch ein Gespräch mit deren Inhaber Thomas Gerber über verschiedene Holzarten, deren Qualitäten sowie ihrer Eignung für den Flugzeugbau. Thomas Gerber zeigte ein reges Interesse für den Segelflug und die Aviatik, und da er auch Parlamentarier im Grossen Rat des Kantons Bern und in dieser Eigenschaft als Mitglied der Sicherheitskommission mit der POM und dem Sportfonds beschäftigt ist, klagte ihm der Autor den Ausschluss des Segelflugs von der Sportförderung. Thomas Gerber erachtete die verweigerte Förderung als nicht sachgerecht und sagte spontan zu, sich für eine Änderung dieser Praxis einzusetzen.

Nachdem Thomas Gerber formell Auskunft bei der POM über die Hintergründe der Praxisänderung verlangt und die POM ihre bereits bekannten (und unzutreffenden) Gründe wiederholt hatte, machte er sich zusammen mit dem Autor dieser Zeilen an die Ausarbeitung einer Motion. Während Herr Gerber Allianzen schmiedete, feilte der Autor am Text und an den Argumenten. Nach mehreren Wochen Arbeit lag eine Motion vor, die den Regierungsrat aufforderte, den Segelflug wieder aus dem Sportfonds zu unterstützen. Ebenso erstellte der Schreibende ein ausführliches Argumentarium und eine Website, die über die Sportförderung und den Segelflug sowie die Argumente für die Motion informierte. Thomas Gerber gewann Unterstützung quer durch die Parteien, und schliesslich konnte die Motion «Förderung des Segelflugsports aus dem Sportfonds» im Namen der folgenden ParlamentarierInnen eingereicht werden:

Thomas Gerber (Hinterkappelen, Grüne),
Anna Linder (Bern, Grüne),
Hans Schär (Schönried, FDP),
Anne Speiser-Niess (Zweisimmen, SVP),
Mathias Müller (Orvin, SVP),
Matthais Matti (Gelterfingen, Die Mitte),
Katharina Baumann (Grossrätin Münsingen, EDU)

Vor der Abstimmung im Plenum des Grossen Rates wurde die Werbetrommel noch kräftig gerührt. Der Autor organisierte eine Aktion, in deren Rahmen sich die Präsidenten der Segelflugvereine brieflich an die in den jeweiligen Regionen wohnhaften Grossratsmitglieder wandten und um Annahme der Motion baten sowie zum Besuch der lokalen Segelflugvereine einluden. Auch bat der Schreibende die relevanten Sportverbände um ihre Unterstützung. Der Berner und der Schweizer Aeroclub stellten sich hinter die Motion, und auch Swiss Olympic bekundete Sympathie mit dem Anliegen. Besonders wichtig war die Unterstützung der Vereinigung Bernischer Sportverbände «bernsport» und der grosse Einsatz der Präsidentin, Grossrätin **Andrea Zryd** (Magglingen, SP).

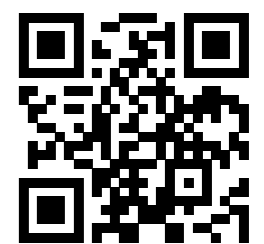
Die breite politische Abstützung und die grosse Unterstützung der Verbände machten sich bezahlt: Der Grosse Rat nahm die Motion mit 107 zu 19 Stimmen (bei 16 Enthaltungen) wuchtig an und der Regierungsrat ist damit verpflichtet, den Segelflug wieder aus dem Sportfonds zu unterstützen.

Im Anschluss an die Abstimmung wurden die zustimmenden Grossratsmitglieder für ihre Unterstützung brieflich verdankt. Bald darauf begann die Leiterin des Sportfonds im Generalsekretariat der POM, Frau Irène Steinegger-Meier (die wir auch an der vergangenen Segelflugkonferenz begrüßen durften) mit der Umsetzung der Motion und der entsprechenden Änderung der Weisung, zu der der Schreibende mit den Präsidenten der Vereine koordinierten Input geben konnte. Seit Mitte 2022 können nun die Segelflugvereine des Kantons Bern nach fast zehnjährigem Unterbruch wieder Gesuche um finanzielle Förderung an den Sportfonds richten.

Allen beteiligten ParlamentarierInnen sind wir zu grossem Dank verpflichtet. Bitte berücksichtigt die UnterstützerInnen unseres Anliegens bei den nächsten Wahlen; neben den obengenannten MotionärInnen findet Ihr die Stimmen der einzelnen Grossratsmitglieder mit Hilfe des unten abgedruckten QR Codes. Bitte beachtet, dass die Präsidentin von bernsport, **Andrea Zryd**, für den Nationalrat kandidiert (zweiter QR Code unten). Dem Segelflug würde es dienen, mit ihr eine engagierte Fürsprecherin für unsere Sache im Parlament zu haben, deshalb sei hier der Aufruf erlaubt, ihr die Stimme zu geben. Und falls eine Leserin oder ein Leser zukünftige Flüge an einem schönen Tisch planen möchte, so findet man bei der Schreinerei Amarena in Gasel hervorragende Exemplare. ♦



[Abstimmungsprotokoll](#)



www.andrezryd.ch



HOLZ ISCH HEIMELIG

Stefan Zlot

Alain Walther, Bruno Häusler und ich hegten seit längerem den Wunsch, gemeinsam eine Ka 6 zu betreiben. Mitte Juni 2021 fanden wir in Deutschland ein gelbes Exemplar mit Baujahr 1964. Es war Liebe auf den ersten Blick!

Die Administration, der Einbau des Transponders und die Konstruktion der Aufhängevorrichtung im Hangar nahmen etwas Zeit in Anspruch, doch dann konnte es losgehen. Den erfolgreichen Erstflug der D-8416 in Berner Luft machte Alain gegen Ende August. Das wohlbekannte Fluggefühl fand in seinem freudigen Gesicht Ausdruck, ergänzt durch die Aussage seines vierjährigen Pablo: Dä Flüüger dörfsch dänn nie, nie, nie vechäufel!

Das Flughandbuch ist seiner Zeit entsprechend knapp gehalten und hat etwa den Umfang eines SJW-Heftlis, was nebenbei bemerkt auch für die berühmte Spitfire gilt. Die Ka 6, ganz aus Holz und Tuch konstruiert, war zu ihrer Zeit der «dernier cri». Über 1'400 Stück wurden in neun Versionen gebaut, und allein in Deutschland werden noch weit über 400 regelmässig geflogen. So handlich wie das knapp 200 kg wiegende Flugzeug am Boden ist, so einfach erweist sich seine Handhabung in der Luft. Im geräumigen Cockpit fühlt man sich trotz der ungewohnt aufrechten Sitzposition von Anbeginn wohl, und die Rundumsicht erinnert an ein schönes Chalet in den Bergen.

Die Ka 6 ist im Hangar aufgehängt, alles geht sehr einfach: Kran runter, Flügeltücher entfernen, Batterie, Kartenmaterial etc. in den Stauraum, und schon lässt sich der klassisch schöne Segler mit einer Hand zum Pistenanfang ziehen.

Das Fluggefühl erinnert stark an die Ka 8, mit der ich 1980 in Grenchen mein Silber-C erflogen hatte. Die Trimmung halb kopflastig, dann geht alles beinahe wie von selbst: Die Ka 6 hebt fein ab, lässt sich ohne weiteres am straffen Schleppseil halten und zeigt gleich nach dem Klinken im ersten Aufwind ihr Können. Sehr direkt vermittelt sie mir, was in der umgebenden Luft vor sich geht, so dass ich rasch an Höhe gewinne.

Anstatt in Flugplatznähe ein paar Übungen zum Angewöhnen zu machen, profitiere ich von den mässigen Bedingungen am späteren Nachmittag und finde mich bald im Gantisch wieder. Nur Segelfliegen ist schöner – deshalb zieht es mich rasch in Richtung Oberland, wo ich in der Region der Gastlosen und des Bäderhorns feststelle, wie einfach und harmonisch es sich in diesem Flieger gemeinsam mit Gänsegeiern kreisen lässt! Auf dem Heimflug zeigt sich, dass die Ka 6 zwar steigt wie eine Feder (oder eben ein Geier), doch vorwärts will sie nicht wirklich gerne, zumindest nicht mit voller Fahrt, denn dann nimmt das Eigensinken rasch zu und die Gleitzahl entsprechend ab. Das Fahrtgeräusch dient dabei als Geschwindigkeitsmesser. Ich überprüfe dank genügender Höhe auch die Langsamflugeigenschaften, die Wirkung der Bremsklappen und den raschen Kurvenwechsel. Stabiler Anflug und Landung sind absolut unproblematisch, so dass ich mich sogleich auf den nächsten Flug freue!

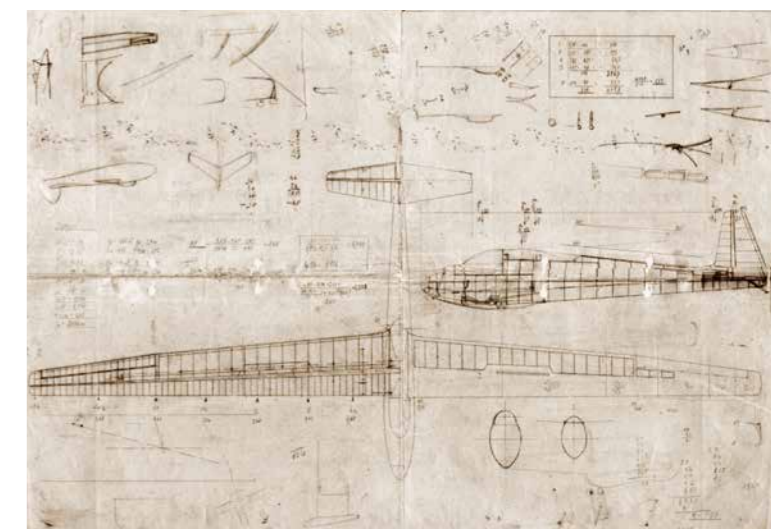
12. September 2021. Es ist Herbst, und es sieht nicht nach Hammerwetter aus. Erst gegen Mittag erwacht die Thermik. Die Wolkenbasis ist sehr niedrig. Bereits auf Höhe der Büttschelegg gelangt unser Schleppzug über die Wolken, so dass ich kurzerhand klinkte. Bei Rüeggisberg treffe ich auf den Duo-Discus mit Christoph Schläppi und seinem Passagier, die bei den schwachen Bedingungen bald das Fürchten von unserem Leichtgewicht lernen werden. Die Ka 6 zeigt mir zuverlässig die Aufwinde, und ich beschliesse, trotz der geringen Arbeitshöhe von wenigen hundert Metern weiter vorzufliegen. Derweil meint man belustigt auf dem Chat, die Luftpostlinie Bern-Gibelegg sei wieder eröffnet...

Die Ebene von Elisried bei Schwarzenburg nicht aus den Augen lassend, arbeite ich mich zum Guggershörnli und damit in den Gleitbereich der Aussenlandfelder von Plaffeien vor. Mit zwei Kolkkraben blicke ich den zuwinkenden Berggängern in den Rucksack – nein, sehr hoch sind wir definitiv nicht! Das Wolkenbild ist unverändert: Schön verstreute, für die tiefe Basis typisch kleine Cumuli, die zum Weiterfliegen einladen. Warum nicht ein Besuch in Yverdon? Vielleicht reicht es für den Jura? Freiburg liegt mir schon zu Füssen, und ich entscheide mich, nach Norden abzdrehen. Wacker geht es via Düdingen und Schiffenen in Richtung Bellechasse weiter. Payerne schläft, am Funk antwortet das Tonband.

Bereits melden sich die Kameraden, welche sich im Platzbereich von Bellechasse tummeln, über den Lautsprecher. Der Blick auf die drei Seen ist auch aus geringer Höhe immer wieder faszinierend, im Hintergrund der Jura, dem die Wolken teils aufliegen. Kurz vor dem Eindrehen macht eine Stimme aus dem Lautsprecher auf einen Storchenschwarm aufmerksam. Wir kreisen gemeinsam, da sehe ich bereits die kleine Wolke von über dreissig Störchen tief unter uns, aufgetaucht wie aus dem Nichts. Sie nutzen dieselbe Aufwindquelle, erreichen uns im Nu und nach einem Kreis oder zwei verschwinden sie allesamt wie von Zauberhand gezogen in der Wolke – wirklich ein magischer Moment. Welch ein Privileg, diesen wunderbaren Tieren auf ihrem Flug in wärmere Gefilde auf diese Art begegnen zu können! Wie schaffen sie es, ohne Wendezeiger oder künstlichen Horizont im Blindflug in die Wolke einzufliegen und nicht sogleich wieder heraus zu purzeln?

Träumend habe ich genügend Höhe erreicht, um mich weiter nach Norden vorzuwagen. Über der Raffinerie von Crissier steige ich auf 1'350 m, was kein Luxus ist, und erreiche damit den Chaumont beim Aussichtsturm knapp über der Krete. Ein Weiterfliegen nach Westen oder gar auf die zweite Jurakrete ist bei solch schwachen Bedingungen und tiefer Wolkenbasis, auch wenn diese unterdessen etwas angestiegen ist, tabu. Über dem östlichen Chasseral erreiche ich mit 1'700 m den barometrischen Höhepunkt des Tages, denn von nun an soll es mehrheitlich nur noch abwärts gehen, wenn auch ein bisschen vorwärts... Attitude wins, Immer mit Blick auf mögliche Landefelder, den Gleitbereich von Bellechasse oder Biel-Kappelen im Hinterkopf behaltend, ist das nächste Ziel die Taubenlochschlucht, welche mich heute herbstlich müde empfängt, was auch zwei anwesende Kunststoffflieger bestätigen.

Jeder Meter will erkämpft sein. Beim Kreisen träume ich davon, die TMA Bern umrunden zu können. Aber zunächst geht es dem Jura entlang weiter. Nördlich von Lengnau suche ich vergeblich nach mehr als einem Nullschieber. Erst am Bettlachstock bei Grenchen, den ich leider von unten begrüssen muss, werde ich fündig. Unterdessen auf gut 1'100 m angelangt, heisst der Plan B: Aussenlandung in Grenchen. Mit einem Turmfalken als Lotsen und durch die leichte Bise unterstützt, zeichne ich am Hang ein paar Achten in die Luft. Es steigt tatsächlich etwas! Dass sich die eben erwähnten Plastikgeier sofort auf uns (meinen Flieger und mich...) stürzen, erwähne ich der Vollständigkeit halber. Vorbei an der Hasenmatt und im Anflug auf den Weissenstein werfe ich meinen Plan über Bord, da die paar Wolkenketten in Richtung Burgdorf nicht überzeugen. Unterdessen begnüge ich mich mit der Idee, aus eigenen Kräften



wieder nach Hause zu gelangen. Ich drehe nach Südwesten ab, derweil ich von Grenchen die Freigabe zum Durchflug erhalte. Soll ich via Bellechasse und Laupen zurückfliegen? Fly and see... Bis zum Bucheggberg findet sich praktisch kein Steigen mehr, so dass ich auf gut 900 m ankomme. Ich werde an frühere Zeiten erinnert, als wir aus komfortabler Höhe den Mirages zuschauten, die hier im Tiefflug unterwegs waren. Wer entdeckte sie als erster, zumal, bevor wir sie hören konnten...?

Jetzt wird es wirklich sportlich! Es bleibt knapp Zeit, sich von Grenchen zu verabschieden, um sich sogleich mit Bern Approach in Verbindung zu setzen, denn die gelbe Luftpost möchte ja gerne wieder auf über 1'000 m/M und damit innerhalb des Berner Luftraums unterwegs sein. Dank dem Transponder erhalte ich die erwünschte Freigabe, doch der nächste Aufwind entpuppt sich als Bluff. Der Sport geht weiter. Auf 880 m angekommen, heisst es steigen oder aussenlanden – nach Grenchen zurück reicht es nicht mehr. Die Felder unter mir sehen sehr einladend aus, allein ich möchte wirklich nicht die Kameraden bemühen, mit dem Trailer zu Acker zu fahren. Also nochmals: Attitude wins! Unter ein paar Kondensen finde ich effektiv Rettung, denn es steigt mit sagenhaften 0.3 m/s. Tief unten zwei Milane, die es mir gleichtun. Geduldig und mit voller Konzentration geht's auf gut 1'100 m zurück, was nicht gerade feudal ist. Das geringe Steigen lässt mir genügen Zeit zum Planen. Gleich neben dem Flugplatz Biel-Kappelen finde ich unter einer etwas besser aussehenden Wolke entsprechend organisierte Thermik und steige auf gut 1'400 m – das isch Musig! Dabei schaue ich dem auffällig bemalten Pilatus-Porter zu, wie er seine Last, ein halbes Dutzend Fallschirmspringer, loswird. Hmm – aus einem funktionstüchtigen Flugzeug springen? Niemals!

Die Perspektive in Richtung Westen sieht leider auch nicht mehr sehr vielversprechend aus, so dass ich auf den Umweg über Bellechasse verzichte. Unterdessen ist das Belpmoos in Sicht, wenn auch noch nicht in Reichweite. Die nette und ruhige Stimme aus dem Berner Kontrollturm erteilt mir die Freigabe, in Richtung Gäbelbach weiter zu fliegen. Sie interessiert sich näher für uns. «Old wooden glider, delta one six» antworte ich. Und was unsere Absicht sei? «In Richtung Gurten zu fliegen und nötigenfalls direkt in Richtung Piste 14 zu landen». Nicht möglich, Piste 32 sei in Betrieb. Ob ich mit den Verhältnissen in Bern-Belp vertraut sei?

Nachdem ich mittags daselbst gestartet bin, scheint alles o. k., doch wenn ich nicht am Stadtrand landen will, muss ich noch etwas leisten. Ich ziehe an Lyss und Aarberg vorbei und habe kaum Zeit, die riesigen Zuckersilos und die schöne, ovale Altstadt zu bestaunen. Plötzlich links unter mir ein grosses, modernes Gebäude, das mitten in der Landschaft steht. Hmm? Genau, Frienisberg! Und da ist auch gleich die Hangkante, an welcher ich früher mit dem Holzmodell spielte. Wunderbar und immer wieder überraschend, diese grandiose und abwechslungsreiche Märklin-Landschaft! Gleich neben dem imposanten Aussichtsturm auf dem Chutze finde ich keine 400 m über Grund den letzten Aufwind und damit ist der Heimweg im Sack. Ich gelange geradewegs am Gurten an und erhalte sogleich die Freigabe zur Landung.

Nach viereinhalb Stunden setzt die Ka 6 sanft vor dem Hangar auf, beim Ausrollen bestätigt das Bremsblech schep-pernd, dass wir wieder am Boden sind. Ein langer, erlebnisreicher Flug, sehr vielfältig und zeitweise recht anstrengend und sportlich, geht zu Ende. Welche Befriedigung, trotz schwieriger Verhältnisse mit meinem Kommödl den Weg ins Mösli zurück gefunden zu haben! Davon werde ich noch lange zehren können – auch Einweisungsflüge sind Flüge.

Der Link zum Flug: www.weglide.org/flight/103152

Bildlegenden

- S. 48:** *Die Ka 6 CR nach der Landung - Die deutsche D-Registrierung beizubehalten ist wesentlich kostengünstiger als die Umschreibung und der Betrieb mit einer HB-Immatrikulation!*
- S. 49:** *Originalplan aus der Hand von Rudolf Kaiser.*

IM FLOW ZUM PICKLERBÄR

Martin Zumbrunnen

Im Zeitalter von WhatsApp, Instagram & Co. werden heutige Flugberichte ja zu wahren medialen Meisterwerken in Bild und Ton. Damit kann ich leider nicht brillieren. Fotos aus dem Cockpit gibt es bei mir selten und wenn, dann nur in Situationen wie z. B. beim Abgleiten hoch über Grund. Wer von euch den Bericht von Peters Unfall gelesen hat, versteht sicher auch, weshalb. Vielleicht würde sich die fixe Installation einer Dashcam anbieten, um gewisse Momente mit Anderen besser teilen zu können.

Ich versuche, Euch in den folgenden Zeilen mal so meine Herangehensweise und Überlegungen im Zusammenhang mit meinen Flügen aufzuzeigen. Vielleicht könnt ihr das Eine oder Andere mitnehmen.

Bemerkenswerte Flüge zeichnen sich ja nicht nur durch ihre Länge aus. Dieser Flug vom Samstag, 24. April 2021 ging zwar ziemlich weit (soweit ich mich erinnere war es mein zweitlängster Flug ab Bern), aber er war vor allem sehr abwechslungsreich und hat mit den Alpen, (Frankreich, Wallis, Tessin), zweimal dem Mittelland und dem Jura viele Wetterräume beinhaltet. Es wäre jetzt aber gelogen, zu sagen, ich hätte das so geplant.

Meistens fliege ich an den Samstagen. Dabei versuche ich eigentlich immer, aus den vorherrschenden Wetterbedingungen etwas Interessantes herauszuholen. Auch wenn's nur 100 km sind wie z. B. am 3. April, wo wir mit der Bise ohne einen Kreis bis zum Niesen fliegen konnten. Hat sehr viel Spass gemacht. Und wenn es mal segelfliegerisch gar nicht geht oder ich zu faul bin, den Nimbus zu montieren, haben wir mit unserer Dimona eine super Alternative. Durch diese Herangehensweise bin ich immer ziemlich tiefenentspannt, was das Wetter angeht, und kann immer wieder tolle Flüge erleben. Und last but not least – wenn's mal «schifft» und fliegerisch wirklich nichts geht: Kaffee trinken und «plagieren» in unserer Villa Thermik, fehlerfrei.

Am 24. April sahen die Wetterprognosen vielversprechend aus, um einmal die TMA Genf zu umfliegen. Dies steht schon länger auf meinem Wunschzettel, aber leider hat's bis jetzt noch nie so richtig gepasst. Aber jetzt sah es wettermässig gut aus und so befasste ich mich am Freitagabend intensiv mit den Lufträumen und bereitete die Karten vor. Ich erstellte einen Flugplan (rund um Genf) und reichte ihn via Deutsche Flugsicherung ein. Jetzt noch schnell ein Blick in die NOTAMs und dann kann's am Samstag losgehen.

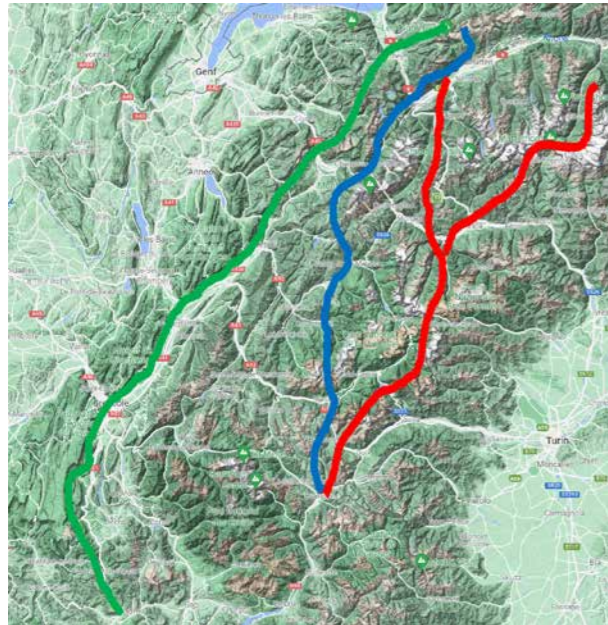
Aber hoppla – was steht denn da in Chambéry? Irgendwas mit Luftraum Klasse B fürs Wochenende. Ich bin mir nicht sicher und rufe deshalb Role an, den ich beim Nachtessen im BFK in Courtelary störe. Nach dem Kafi ein kurzer Austausch. Er meint auch, es sei vielleicht nicht die beste Idee, es dieses Wochenende zu versuchen. (Übrigens – ich hab's bis jetzt noch nicht geschafft, aber wer weiss, vielleicht wird's ja was fürs Jahr 2023.)

Na gut, denke ich mir, einen Flugplan für Frankreich habe ich schon mal, dann fliege ich da morgen auch hin und, je nachdem wie es läuft, kann ich am Nachmittag immer noch den Jura via Schweizer Mittelland auschecken.

Mit diesem Mindset mache ich mich am Samstag auf das Mösli. Es ist richtig was los. Mäthu und Stefan wollen Richtung Osten ins Bündnerland. (PS: Mäthu hat auf WeGlide eine super Dokumentation seines Fluges abgelegt.) Der Tag scheint richtig gut zu werden. Ich bleibe bei meinem Plan, zuerst einmal Richtung Frankreich zu starten. Apropos Starten: ich hebe um 10:41 LT im Mösli ab und der erste Schlauch im Simmental geht gleich mit zwei Metern integriert auf fast 2700 m. Ich freue mich. Das zeigt aber auch, dass man sicher eine halbe Stunde früher hätte starten können.

Wenn wir weite Strecken fliegen möchten, haben wir grundsätzlich zwei Parameter, die wir optimieren können. Entweder länger fliegen, d. h. früher starten und später landen, oder schneller fliegen. Der erste Parameter ist einfacher zu optimieren. Die Schnittgeschwindigkeit zu erhöhen, ist bedeutend schwieriger und hängt von vielen Faktoren ab.

Ich finde es immer erstrebenswert, einen Flug am Abend zu schliessen, sprich den Startpunkt noch einmal zu überfliegen. Als ich den Motor im Simmental einfahre, schenke ich dem zu wenig Beachtung. Das wird noch eine ziemliche Bastelei werden – mehr dazu später.



Kleine Klammer auf: Es gibt meiner Meinung nach drei Haupttrouten Richtung Südfrankreich. Natürlich mit unzähligen Untervarianten, aber die lassen wir jetzt mal aussen vor. Ich bin gedanklich auf der Westroute (**grün**). Im Frühjahr – so bis ca. Anfang Juni – fliege ich die sehr gerne. Man kann den Kreten folgen und muss nur wenig kreisen. Die mittlere Route (**blau**) ist auch sehr zu empfehlen. Vor allem dann, wenn die Basis auf der Westroute zu tief ist. Und natürlich die Hochalpenroute (**rot**), die vor allem im Hochsommer erste Wahl ist.



Mein Plan ist, auf der Westroute über Bex und Savoyer Alpen Richtung Grenoble zu fliegen. Das funktioniert zu Beginn gut und ich muss nicht wirklich kreisen, ausser einem oder zwei Versuchen bis Villars. Hier braucht es Maximalhöhe für die Querung des Rhonetals. Ich komme gut voran, ohne jetzt grad in einen Superschlauch zu stolpern. Manchmal muss man das auch einfach hinnehmen und weitergleiten. Es kommt dann schon ein Punkt, wo man investieren muss. Wenn's früher funktioniert, umso besser. Aber bis dahin sollte man nicht jedes «Meterli» auskurbeln. Sonst kommt man einfach nirgends hin. Stichwort Höhenband fliegen: Bei mir ist dieser Punkt bei Flaine, einem typisch französischen Retortenskiort. Ich bin auf knapp 2200 m und würde nur sehr ungern auf dieser Etage weiterfliegen. Nach einigem Suchen schaffe ich es dann auch wieder auf 2700 m und weiter geht's. Dieses Abwägen, wieviel Risiko ich eingeehe (nicht im Sinne von Gefahr, sondern im Sinne von Strecke), hat auch viel mit Erfahrung zu tun. Manchmal gelingt es besser, manchmal nicht so gut.

Ich weiss es ehrlich gesagt nicht mehr so genau, aber vermutlich wegen der Wolkenoptik resp. der viel höheren Basis entscheide ich mich ab hier für einen Wechsel von der grünen auf die blaue Route. Es ist gut, einen Plan zu haben. Aber man muss stets flexibel bleiben und neue Erkenntnisse in seine Entscheidungen einfließen lassen. Von einer hohen zu einer tiefen Basis kann man immer noch wechseln. Umgekehrt wird's schwierig.

Am Mont Joly zwischen Megève und dem Mont Blanc dann auf 3000 m gekurbelt und von nun an bin ich im Flow – einem Wechselspiel zwischen zügigem Vorfliegen und gutem Steigen. Immer in einem komfortablen Höhenband.

Gewendet etwas südwestlich von Meribel/Courchevel und zurück via kleiner St. Bernhard und Courmayeur ins Wallis. Im Sommer ist die Route via Valpelline oft die bessere Wahl. Eigentlich ist das untere Südwallis mit seinen hohen Querrippen immer etwas mühsam und langsam. Aber an diesem Tag ist die Basis hoch genug, so dass ich immer über Kretenhöhe ankomme und mein Vorwärtskommen nur unmerklich gebremst wird.



So ab dem Matteredtal wird es zunehmend blau und ich überlege mir, wie weit nach Osten ich fliegen soll. Eine Kontaktaufnahme mit Mäthu kommt nur sehr schwach zustande und ich kann nicht wirklich ausmachen, wo genau seine Position ist. Tönt aber nach ziemlich weit weg. Als ich im Binnental im Blauen mit 3600 m meine Maximalhöhe erreiche, ist für mich klar, dass ich mal noch weiter nach Osten fliege. Im Bedrettetal ist alles bis Airolo blau, aber es trägt immer wieder und so kann ich, bis auf einen Angstkreis beim Ritomsee, die nächsten 80 km bis zum Matro durchgleiten. Großartige Linie. Es ist ca. 15 Uhr, als ich hier wende.

Eigentlich hatte ich ja heute vorgehabt, den Jura zu testen. Zeit ist noch genug, also versuche ich das doch mal. Wenn's nicht funktioniert, kann ich immer noch Richtung Bern landen gehen. Also mehr oder weniger denselben Weg zurück und via Bedretto, Grimsel, Haslital, Glaubenberg, Flühli, Kurs Richtung Napf. Ich erwarte eine schwierige Mittellandquerung, weil die gute Thermik in den Alpen und im Jura das Mittelland absaugt. Wider Erwarten finde ich eine gute Linie und kann 2-3 mal 100 m dazugewinnen, sodass es insgesamt easy ist, bei Solothurn in den Jura einzufädeln.

Der Jura ist gut entwickelt und die Basis steht hoch. Gegen Westen wird es zwar immer dunkler, das Wetter steht kurz vor dem Kippen. Dennoch fliege ich bis Les Rousses, querab La Dole. Purer Genuss. Es ist jetzt 17:30 Uhr. Zeit, um nach Hause zu fliegen! Das Wetter hält und so gleite ich die nächsten 45 Minuten zurück, mehr oder weniger nur Linie. Endanflughöhe kurble ich erst am Nordostende des Val de Ruz beim Chasseral.

18:15 Uhr. Endanflughöhe?! Ich Hirni hatte ja den Motor am Morgen erst im Simmental eingefahren. Da komme ich doch nie mehr hin, um den Flug zu schliessen. Mal auf der Campo fragen ob noch jemand in der Luft ist. Mäthu meldet sich und berichtet von noch brauchbaren Steigwerten. Ja gut – zumindest versuchen kann ich's ja mal. Geschwindigkeit auf bestes Gleiten zurücknehmen. Flieg Jim Beam, flieg! Und in der Tat schaffe ich es, beim Gurnigel zuerst mit 0.3 m/s, später mit 0.8 m/s nochmals auf 2250 m zu steigen und den Flug zu schliessen. «Dussel» gehabt... ♦

S. 52 o.: Die klassischen Routen nach Südfrankreich

S. 52 u.: Flugwegaufzeichnung vom 24. April

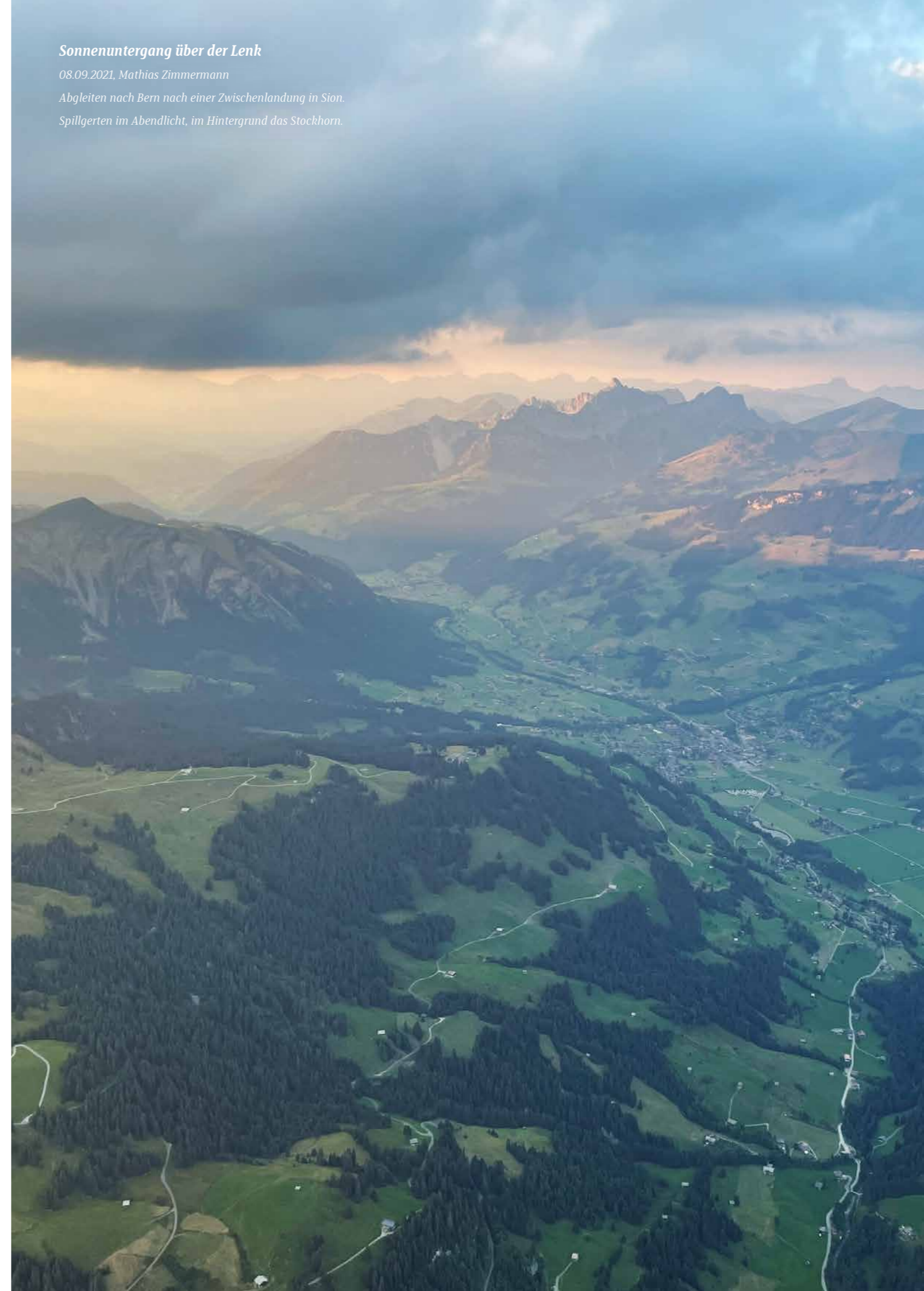
S. 52 u.: Blick von Münster Richtung Brig das Rohnetal hinunter. Von Mäthu ca. 5 min, nachdem wir uns am Nufenen gekreuzt haben aufgenommen. Es hatte übrigens auch noch relativ viel Schnee.

Sonnenuntergang über der Lenk

08.09.2021, Mathias Zimmermann

Abgleiten nach Bern nach einer Zwischenlandung in Sion.

Spillgerten im Abendlicht, im Hintergrund das Stockhorn.



GLIDER NEWS 2022/23

Herausgegeben von der Segelfluggruppe Bern

Redaktionschluss: 20.01.2023

Redaktion: Christoph Schläppi, Stefan Graf

Layout: Mathias Zimmermann (www.pictomato.ch)

TÄTIGKEITSPROGRAMM 2023

Segelfluggruppe Bern

MONAT	DATUM	ZEIT	WAS (ANSPRECHPERSON)
Januar	21.01.23	09.00	Retraite SG Bern
Februar	18.02.23	13.00	Hauptversammlung Villa Thermik
März	04.03.23	09.00	Pilotenbriefing Motorflug- und TMG-Piloten Rapport (Ch. Schläppi)
	04.03.23	13.00	Montage/Frühlingsbautag (B. Häusler / A. Walther)
	04.03.23	13.00	FDL Refresher (Ch. Schläppi)
	04.03.23	18.30	Segelflieger kochen für Segelflieger (B. Gerber / R. Rapold)
	TBA	-	Voice-Refresher
April	05.04.23	19.30	Testatkurs Aussenlandung (Ch. Schläppi)
	10.04. – 14.04.23	-	Intensivwoche Bellechasse (Ch. Schläppi)
Mai	22.05. – 26.05.23	-	Intensivwoche Zweisimmen (A. Kiese / B. Ruch)
Juni	-	-	-
Juli	TBC	-	Sommercamp Segelflug ab Bern (F. Furrer)
	15.07 – 06.08.23	-	Saanenlager
August	19.08.23	08.00	IKARUS Tag , (BeAC, U. Niedermeyer)
	19.08.23	18.00	Sommerfest des BeAC zusammen mit der SG Bern
September	02.09.23	09.00	Jubiläum 100 Jahre Segelflug in Bern (S. Indermühle)
	16.09.23	09.00	Jubiläum 100 Jahre Segelflug in Bern Ausweichdatum
	17.09.23	-	Ziellandekonzurrenz (TBC)
Oktober	-	-	-
November	04.11.23	09.00	Demontage/Herbstbautag (B. Häusler / A. Walther)
	04.11.23	18.00	Segelflieger kochen für Segelflieger (B. Gerber / R. Rapold)
	18.11.23	-	Segelflugkonferenz
Dezember	02.12.23	17.00	XC Chlousehöck (S. Zlot)
2024			
Januar	-	-	-
Februar	17.02.24	13.00	Hauptversammlung Villa Thermik
März	02.03.24	09.00	Montage/Frühlingsbautag (B. Häusler / A. Walther)

Genehmigt durch den Vorstand am 06.02.2023 / zur Genehmigung durch die HV vom 18.02.2023