


SG BERN

GLIDER NEWS
JUNI 93



Impressum

Glider News ist das offizielle
Mitteilungsorgan der Segelfluggruppe
Bern, Postfach 2177, 3001 Bern.

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

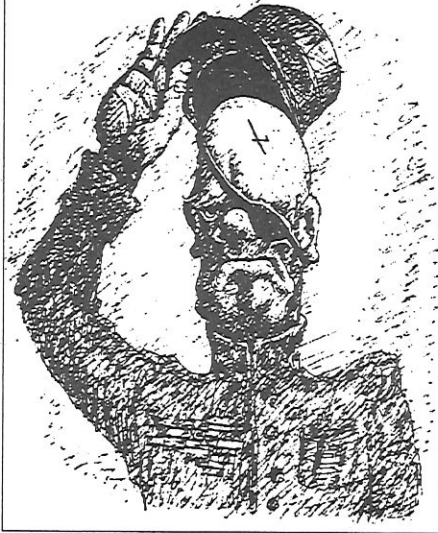
Supervisor: Peter Dürig **Satz&Layout:**
Christoph Hammerschlag **Redaktions-**
team: Jacqueline Stampfli, HP Frehner
Lektorat&Litho: Erwin Boschung

Termine

23. Juni
26. Juni - 24. Juli
10./11. Juli
(17./18. Juli Ausweichdatum)
17. Juli
27./28./29. August
September/Oktober
23. Oktober
13. November
30. Dezember

Saanelager - Sitzung
Lager Saanen
Patientenflüge Spital und
Pflegeheim Saanen
Saanelagerfest
IBT - Tage
Ziellandekonzurrenz
SG - Abend
Demontage und Absaufen
Altjahres- Apéro

Captain's corner



Liebe Segelfluggemeinde
Die neue Saison hat begonnen, und die meisten Aktiven hatten schon die Gelegenheit zum Teil recht schöne Flüge zu machen. Deshalb an dieser Stelle noch einmal ein Appell an das Sicherheitsbewusstsein. Vor jedem Flug ist das Material sehr gut zu kontrollieren, in die Flugplanung sind die aktuellen Notam, Kosif etc. einzubeziehen, und während dem Flug sind die Vorschriften einzuhalten. Dies ist die Grundlage zu einer unfallfreien Saison, und für anfallende Verhandlungen die Chance, als Gesprächspartner ernst genommen zu werden.

Das aktuelle Geschehen wird zur Zeit sicher durch den wirtschaftlichen und politischen Krebsgang der Eidgenossenschaft, ja der ganzen Welt beherrscht. Für uns auf dem Belpmoos sieht die Sachlage aus heutiger Sicht ja recht gut aus, was aber geschieht, wenn Linienkurse gestrichen werden, wenn am FVS gekürzt wird? Hoffen wir für uns alle (ich meine hier alle im berner Luftraum Beteiligten), dass dies nicht eintritt, denn die finanziellen Folgen könnten fatal sein. Mit einzubeziehen ist hier sicher auch der 6. Juni, welcher unabhängig davon, wie die Abstimmung verläuft, für die Fliegerei in der Schweiz Nachwirkungen haben wird. Informiert Euch seriös über dieses sehr komplexe Thema an den verschiedenen Veranstaltungen. Die SGB wird als Sportverein nicht offiziell an Veranstaltungen teilnehmen.

Teilnehmen und mitmachen werden wir umso mehr an den IBT 93 (27. bis 29.8.1993). Es werden immer noch viele Helfer gesucht, bisher haben sich erst 20 Personen gemeldet. Anmeldungen können an Max Fischer oder an mich gerichtet werden. An diesem Anlass helfen alle Aktiven, und möglichst viele Passivmitglieder. Solche Anlässe sind auch ein Treffpunkt für alle Fliegerfans.

Ich wünsche allen weiterhin eine erfolgreiche Saison.

Markus Wyman

Gönnermitglieder

An der Hauptversammlung 1993 haben wir bekanntlich diese neue Mitgliederart statutarisch fixiert.

Die Gönnermitglieder unterstützen ideell und finanziell die Bemühungen der Segelfluggruppe Bern. Mit einem Beitrag von mindestens Fr 30.- pro Jahr haben die neuen Gönner die Möglichkeit, an den untenstehenden Aktivitäten der Segelfluggruppe Bern teilzunehmen.

Höhere freiwillige Beiträge sind herzlich willkommen und werden ab Fr. 50.- mit einem Gutschein von Fr. 30.- zur Anrechnung an einen SG-Passflug belohnt.

- Jeder Gönner erhält mit dem Beitritt und jährlich nach der Beitragszahlung einen Gutschein im Wert von Fr. 20.- oder 30.- für die Anrechnung an einen Segelflug. (1. Halbe Stunde Fr. 120.-)

- Für die Gönner wird jährlich ein Passagierflugtag organisiert.

- Gönner erhalten 4 mal pro Jahr unsere Gruppeninformationen "Glider News"

- Gönner können sich jederzeit in unserer Beiz "Villa Thermik" zu günstigen Konditionen verpflegen.

- Gönner erhalten einen speziellen Gönnerausweis

- Gönner werden zur jährlichen GV

der SG eingeladen, haben aber kein Stimmrecht.

- Für Gönner und SG'ler wird jährlich ein "Bräteln im Mösl" organisiert

- Gönner werden von einem Verantwortlichen der SG Bern speziell betreut.

Aufruf

Jedes SG-Mitglied wirbt mindestens ein Gönnermitglied!

Um diese Sache noch etwas attraktiver zu machen:

Ab 2 geworbenen Gönnermitgliedern erhält jeder SG-Pilot pro neu geworbenes Mitglied zwei Schlepplinuten Gutschrift!

Nichtflieger erhalten eine entsprechende "Beizengutschrift"!

Na, ist das was?

Werbung:

Das abgebildete Beitrittsformular für Gönner kann ausgeschnitten oder kopiert werden, und liegt auch in der Villa Thermik auf.

So, nun viel Spass und Petri Heil!

Peter Dürig

ANMELDEFORMULAR

Gönnermitglied der Segelfluggruppe Bern

Name: _____ Vorname: _____

Strasse: _____ PLZ, Ort: _____

Geburtsdatum: _____

Empfohlen durch: _____

Mitgliederbeitrag: Fr. 30.- Fr. 50.- mehr: Fr. _____

Gutschrift: Fr. 20.- Fr. 30.- Fr. 30.-

Gewünschte Variante bitte einkreisen.

Datum: _____ Unterschrift: _____

Fayence

Während der besten Segelflug- und Ferienzeit (Mitte Juli bis Mitte Sept.) vermietet Roger Müller seine grosse 4-Zimmer-Wohnung in Mougins mit Platz für 4-8 Personen. Zur Wohnung in einer schön gelegenen Ferienresidenz mit gepflegter Gartenanlage gehören zwei Tennisplätze (gratis) und ein 25m-Swimmingpool. 35 Minuten entfernt befindet sich das Segelflugzentrum Fayence, wo Gastpiloten stets herzlich willkommen sind. Wer kein eigenes Flugzeug mitbringen kann, dem steht ein ausgezeichnete Flugzeugpark zur Verfügung (Janus CM, Nimbus 3D, Nimbus 2,

Glasflügel 304, Pégase) Die schönen Strände der Côte befinden sich auch ganz in der Nähe (5 km bis Cannes).

Preis pro Woche: Fr. 600.- bis 700.-
Zusatzinformationen und Anmeldungen:

Roger Müller /co Hedman
les hauts du golf

60, chemin de la tire

les lauriers 1

06250 Mougins, France

Tel. 0033 92 92 98 39

Fax 0033 93 00 26 27

(zH.R. Müller, Eurecom)



SCHWEIZ SUISSE SVIZZERA

PRO AERO

Aviatik Jugendlager '93

Liebe Schülerinnen und Schüler, liebe Eltern

Es ist wieder soweit! Gerne schicken wir Ihnen die Anmeldung und weitere Informationen über das PRO AERO Aviatik Jugendlager des Aero-Club der Schweiz.

Nach dem erfolgreichen letztjährigen Jubiläumslager findet das PRO AERO Aviatik Jugendlager dieses Jahr zum 11. Male vom

11. bis 17. Juli 1993

in S-chanf statt. Die Teilnehmerzahl ist auf 120 Mädchen und Buben im Alter von 14 bis 16 Jahren beschränkt.

Allgemeines

Das Lager wird vom Aero-Club der Schweiz organisiert und durchgeführt und von der Stiftung PRO AERO unterstützt.

Themen

1. Theoretischer Teil:
Weshalb fliegt ein Flugzeug? Kleine

Einführung in die Aerodynamik.

2. Praktischer Teil:

Unter fachkundiger Anleitung werden einfache Flugmodelle, Drachen, Heissluftballone, Bumerangs und Raketen gebaut.

3. Informationsteil:

Überblick über alle Zweige der Luftfahrt, sowohl im beruflichen als auch im Sport- und Freizeitbereich, über die Landesverteidigung durch Demonstrationen, Besichtigungen und Referate, Filme und Diavorträge. Besuch des Flugplatzes Samedan.

Kosten

Fr. 195.- zuzüglich Reisekosten.

Anmeldeformulare

Aero-Club der Schweiz
Zentralsekretariat
Pro Aero Jugendlager
Lidostr. 5
6006 Luzern

AIC

Schweiz Suisse Svizzera

Bundesamt für Zivilluftfahrt - Office fédéral de l'aviation civile
Ufficio federale dell'aviazione civile - Federal Office for Civil Aviation

CH-3003 BERN

Serie B 14/93

APR 22

Aufgrund der gesammelten Erfahrungen und Anregungen, sowohl von seiten der Luftraumbenützer als auch von Flugsicherungsstellen, treten am **29. April 1993** Änderungen von nationaler und regionaler Bedeutung in Kraft.

Hier **auszugsweise** die wichtigsten Änderungen:

1. Änderung der Klassierung

Die CTR Genf und Zürich werden in die Luftraum - Klasse D zurückgestuft.

2. Änderungen von Luftraum - Strukturen

- TEMPO MIL TMA (Anflugsektoren) sind neu im AIP publiziert und werden auf den Karten eingetragen. Aktivierung durch NOTAM, VFR-NOTAM BULLETIN. Klassierung: D

- PERM MIL TMA werden den Bedürfnissen des IFR - Verkehrs angepasst und zum Teil leicht vergrössert

- Trennlinie Alpen / Mittelland:

Verschiebung der Trennlinie nach Norden. CTR Interlaken / Meiringen und Alpnach / Buochs sind vollständig in der Region Alpen.

3. Segelflug

TMA ZUERICH: Unterhalb den TMA SEKTOREN 3, 4, 7, 8 und 9 wird die Obergrenze der Segelfluggzonen auf 1500 m AMSL festgesetzt.

WOLKENFLUGZONE 18: die nördliche Begrenzung verläuft neu MÜNCHWILEN-N LUSTENAU (bei St. Margrethen).

HÖHENFLÜGE: Wolkenflugzonen können auch unter VMC für Höhenflüge benützt werden. Die Regelung in Art. 41 VFR ist sinngemäss anzuwenden. Das bedeutet, dass für Höhenflüge oberhalb der Wolkenflugzonen eine Bewilligung bei der zuständigen Flugsicherungsstelle einzuholen ist.

Helferorganisation IBT 93

Bitte kennzeichnen Sie Ihre Wünsche betreffend des Einsatzes. Gerne werden wir Sie nach Möglichkeit entsprechend einsetzen.

Legende:

V = vormittags

N = nachmittags

G = ganztags

Donnerstag nur abends

Bitte senden Sie das Formular raschmöglichst an folgende Adresse:

Jürg Hänni
Lutschenstr. 15
3063 Ittigen



Do, 26.8. Fr, 27.8. Sa, 28.8. So, 29.8. Mo, 30.8.

Parkplätze					
Bau					
Verkehr					
Kasse					
Restaurant					

andere:					
---------	--	--	--	--	--

Name: _____

Vorname: _____

Strasse: _____

PLZ/Ort: _____

Coctail

RAL 93 Schänis

Die Segelfluggruppe Lägern schreibt das RAL 93 aus. Es findet von Montag 5. Juli bis und mit Freitag 9. Juli statt. Interessierte Piloten erhalten ein Anmeldeformular beim Präsi oder bei HR. Dällenchbach: Tel G: 042/ 24 52 86 oder Tel P: 01/ 761 71 29



Postcheck und /oder Überweisung durch die Bank. Wir helfen so mit, Kosten zu sparen.

Segelflugwetter-Prognose

Mit unseren Rückmeldungen helfen wir der SMA, ihre Segelflugprognose zu überprüfen und zu verbessern. Die sehr einfach auszufüllenden, blauen Rückmeldeformulare befinden sich in der Villa Thermik am Flugdienstleiter-Pult.

Fax

Ab sofort steht für die SG ein Fax zur Verfügung. Dies erlaubt über aktuelle Wetterprognosen, Meldungen der Gemeinde Belp über Beerdigungen (Lärm) etc schnellstens Auskunft zu erhalten. Der SG-FAX ist erreichbar unter der Nr. 031 / 891 46 07

Einzahlungen

Die Einzahlungen der Rechnungen auf das Konto der SG Bern sollen möglichst nicht über die Einzahlung am Postschalter erfolgen, sondern via

Wochenflugbetrieb

Wochenflugbetrieb immer über das Sekretariat anmelden. Es ist vorgekommen, dass ein Flugbetrieb stattfand, aber nicht alle Interessierten darüber informiert waren. Es genügt nicht, wenn drei Personen untereinander den Flugbetrieb abmachen. Der Vierte, der an das Sekretariat gelangt, bleibt zu Hause, da vermeintlich kein Flugbetrieb durchgeführt wird.

Sachschäden

Diese müssen und können vermieden werden durch Achtsamkeit jedes Einzelnen. Zum Beispiel: Das Öffnen der Hangartore miteinander absprechen, damit nicht beide Tore gleichzeitig offen stehen. Dadurch wird das schadenverursachende Schwingen der aufgehängten B4 vermieden.

Landeeinteilung

Bitte beachtet die Flugzeuge, die tief in der nächsten Umgebung sichtbar sind sowie diejenigen, die am Hühnerhubel abkreisen oder in eine Platzrunde geschleppt werden. Klare Absprachen = Sicherheit!

Lord Pound

Lieber Chrigu,
Du seist im Spital, hab' ich gehört,
Mandeln. Na, da hast Du ja eine
schöne Bescherung-wenigstens nach
der Operation. Kenne das aus eige-
ner Erfahrung. Die mir sagt, dass Du
im Moment Besuche kaum zu schät-
zen wüsstest.

So überwin-
de ich denn
für einmal
meine ange-
borene

Schreib-
faul-
heit, um
Dich mit
einem Brief
zu unterhal-
ten, den Du
ja wegleg-
en und
wieder

hervorkramen kannst, wie
es Dir passt. Was man mit einem Be-
sucher nicht so ohne weiteres tun
kann, wenn es einem stinkt.

Das Thema zu meinem Unterhal-
tungsversuch ist rasch gefunden. Wie
Du weisst, fand sich Ende März eine
Bande mit Marc Wirz zusammen, um
übers Week-end mit der Twin nach
England zu fliegen. Zweck: Besuch
der Slingsby Sailplanes Ltd., Kirby-

moorside, wo unser "Skylark 4" sei-
ner Fertigstellung entgegenseht und
deshalb mehr oder weniger dringend
unsere Anwesenheit zur Festlegung
letzter technischer Einzelheiten benö-
tigte. Da Marc aus einer Stadtrats-
sitzung davonlaufen musste und oben-
drein an jenem Freitagabend die
Hauptversammlung der Motorflug-
gruppe ihr Fondue im Flugplatzbeizli
abhielt, zog sich der Start bis zum

Einnachten hin.
Dies nicht zuletzt,
weil Albert Kie-
ner dem knapp
zu verpassenden
Fondue dicke Trä-
nen in Form von
drei oder vier gut
gestopften Whis-
kies nachweinte.
Wir verstaute
ihn nach einem
vehementen Ab-
schiedsgekräcze
auf der hinteren

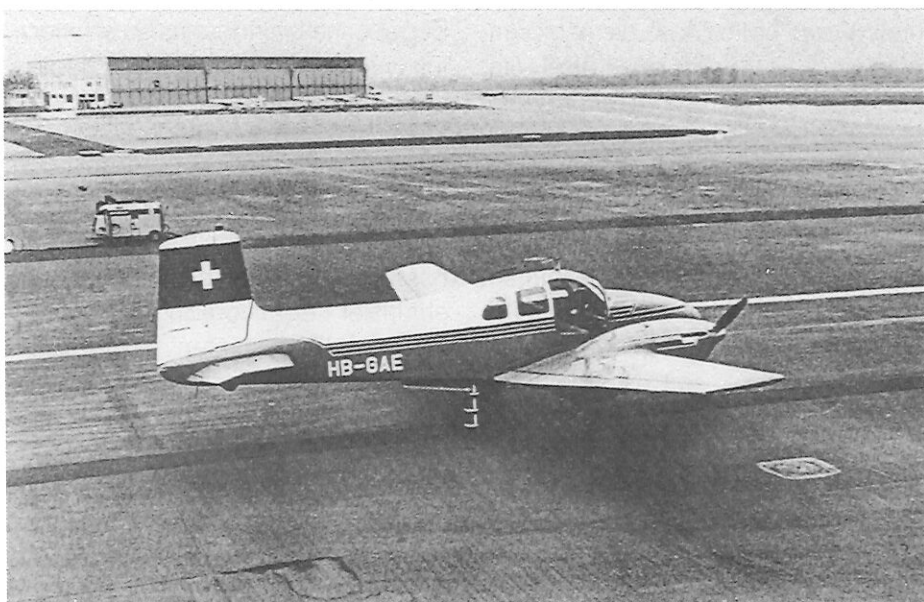
Sitzreihe neben Max Fischer und
Didier Müller, während ich selber
neben Commander Wirz auf dem Co-
Sitz Platz nahm. Dann begann
der lange Check-Zauber, Nr.
1 liess an, Nr. 2 schob erst stotternd
den Schwirbel im Kreis, um schliesslich
sauber ins Konzert des Motorenge-
brumms einzufallen. Leben kam in
Uhren und Zeiger, der Lautsprecher
warf krachende Tonbrocken neben
pfeifenden Sägegeräuschen ins



Cockpit, Marc sprach überzeugende englische Kernsätze durchs Mikrophon. Und bald jagte die Twin im letzten Abenddämmern über die Piste und stieg über Berns Lichter hinein in die Wolkennacht.

Während viereinhalb Stunden rutschen wir nun den Airways entlang. Der Magier Marc überliess gelassen wie ein Gott die Bonanza dem Autopiloten, entlockte Geheimnisvolles seinen Schaltern und Knöpfen, liess hie und da die Nervensäge im Lautsprecher aufkreischen und zauberte uns mit der Sicherheit seines IFR-Könnens durch die Nacht. Zuverlässig sangen die Motoren, schemenhaft glimmten Lichter von der Erde zu uns herauf. Paris zeigte sich kaum durch die Wolkenbänke, doch London - frei von Nebel - erstrahlte

überwältigend schön in einem Meer von schimmernden Punkten. Hie und da wechselten wir den Co-Pilotensitz und träumten in die dunkelrot beleuchteten Instrumente, deren Geheimnisse uns ein Buch mit sieben Siegeln blieb, was wir dem Commander möglichst zu verheimlichen suchten. An diesem Spiel beteiligte sich Albert allerdings nicht. Seit Paris sass er merkwürdig stumm in seiner Ecke. Das fiel uns nicht weiter auf, wir alle waren tief beeindruckt von diesem Flug durch die schwarze Nacht. Obwohl der Lautsprecher spratzend und kratzend über die Dichte des Flugverkehrs um uns berichtete, erlebten wir es nur einmal, wie uns ein grosser Brocken 300 Meter höher entgegengog. Von weitem sahen wir, wie er uns aus roten Hexenaugen anblinkte, immer



grösser wurde und schliesslich über uns hinwegsprang.

Längst hatte das Englisch der anonymen Stimmen im Lautsprecher den französischen Akzent verloren und einem öu-söu vornehmen Oxford-Englisch Platz gemacht, als wir durch eine dicke Suppe Manchester-Airport zustrebten. 250 Meter Wolkenbasis und Regen erwarteten uns bei der Landung. So gegen Mitternacht organisierte sich unser Commander dem Lichterspiel der Piste entgegen. Etwas dicke Luft herrschte in der Kabine, bis endlich die regengepeitschte Maschine auf dem nassen Asphalt aufsetzte und an Geschwindigkeit verlor. Durch ein langes Gewirr von Lichterketten lotste uns eine freundliche Stimme zum Flughafen, wo die Twin in der Nähe des grossen Restaurants anhielt. Kaum hatte Marc die Motoren abgestellt, löste sich das Rätsel um den stummen Albert. Wie ein geölter Blitz fuhr er aus der Kabine hinaus und bezog auf dem rechten Flügel breit Stellung im strömenden Regen. Und unter den erstaunten Blicken der herbeischlendernden Beamten von Flughafen, Zoll und Gesundheitsamt entledigte sich unser verdienter Präsident seiner seit Stunden so drückenden Sorgen über die Eintrittskante hinunter. Seine Transaktion wollte kein Ende nehmen und wir gingen vor Lachen ein, während es Didi natürlich nicht verklemmen konn-

te, sämtliche Lebewesen im Umkreis von einem Kilometer durch sein Gebrüll "look at him" auf den pissenden Bären vom Belpmoos aufmerksam zu machen. Was dieser keineswegs schätzte und ihn zu wilden Verwünschungen an unsere Adresse veranlasste. Doch die wüsten Drohungen Alberts standen in einem derart komischen Gegensatz zu seiner momentanen, offensichtlich noch lange andauernden Aktionsunfähigkeit, dass unsere Heiterkeit sich nur noch steigerte, bis sich schliesslich Albert in königlicher Erhabenheit unseren Blicken in der selbst produzierten Dampfwolke entzog. "Shocking" murmelten die gentlemen vom Flughafen und verliessen die grinsende Rotte von Neandertalern aus Bern. Du kannst Dir ja vorstellen, dass unsere Bäuche nach dieser einmaligen Begebenheit mindestens so schmerzten wie jetzt Dein Hals. Wir pflegten uns entsprechend bis zum nächsten Morgen im Hotel.

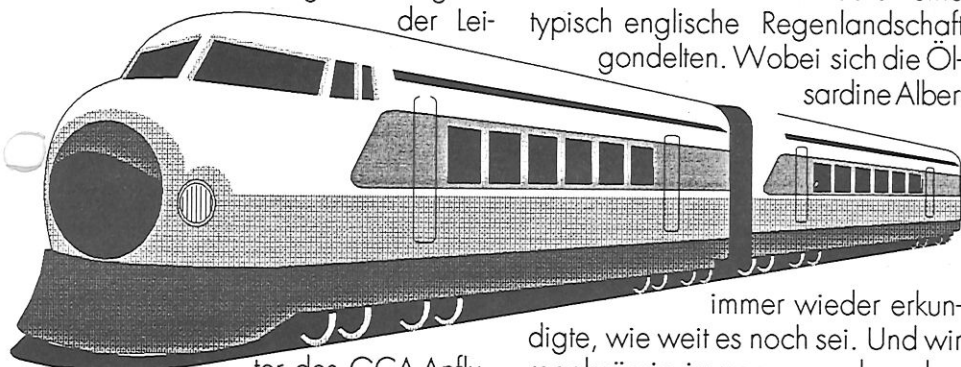
Der junge Samstag sah uns in einem Taxi. Verdrossen blickten wir an Manchesters rauchgeschwärzten Fassaden empor, zwischen denen ein trister Regenvorhang die graue Melancholie der tiefen Wolkendecke unterstrich. Nach diesem masochistischen Bummel durch die Millionenstadt waren wir froh, auf dem Fluplatz der blauen HB-GAE unseren Morgengruss zu entbieten. Sie stand possierlich neben riesigen Air-

liners, zwischen denen sogar eine Metropolitan der Swissair aussah wie ein nasser Spatz. Als wir uns beim Start durch den Regen peitschten und schon in 200 Metern Höhe vom russgeschwängerten Nebel verschluckt wurden, hatten wir das Gefühl, in einem U-Boot dahinzupreschen. Kaum eine halbe Stunde dauerte diese Etappe nach Leeds im Nordosten. Deshalb war Marc ein ebenso beschäftigter Mann wie ein Coronado-Captain zwischen Zürich und Genf. Da uns für die Landung in Leeds eine Wolkenbasis von 100 m/Grund versprochen wurde, hielt jedermann die Klappe im Bewusstsein, unserem Commander in einem hohen Masse ausgeliefert zu sein. Ich überlegte mir zum Beispiel krampfhaft, was alles zu unternehmen wäre, falls er aus irgend einem Grund den Löffel auf die Seite legen würde. Doch

Marc stieg seeleruhig auf
der Lei-

der Radarbeamte sein Talkdown abwickelte und Höhenkorrekturen, Kurse, Entfernungen durchplauderte. Ich schielte nach Albert und sah, dass er langsam aber sicher immer zorniger und zorniger wurde. Da der ja so seine Geheimnisse hatte, fragten wir ihn nach der splendiden Landung, was ihn denn in eine Wut versetzt habe. Worauf Bärtu erklärte, das sei doch das Maximum, der Kerl vom Turm brauche doch während so einem schwierigen Anflug unseren Piloten nicht ständig anzufuchen, Marc habe doch seine Sache glänzend gemacht, da könne noch mancher Verkehrspilot etwas lernen, er werde sich beschweren usw., usw., ...Ach, immerwieder dieser Albert.

Von der nachfolgenden Autofahrt sei berichtet, dass wir während 90 Meilen eingepfercht wie die Ölsardinen in einem Kleinauto durch eine typisch englische Regenlandschaft gondelten. Wobei sich die Ölsardine Albert



ter des GCA-Anfluges in immer tiefere und dunklere Regionen ohne eine Silbe zu verlieren, während im Lautsprecher

immer wieder erkundigte, wie weit es noch sei. Und wir regelmässig immense, noch zu bewältigende Kilometerzahlen nannten. Denn es war so herrlich, eine Sardine vom Formate von Albert stöhnen zu

hören. Diese Spiel betrieben wir mit Erfolg auch bei der Rückkehr zum Flugplatz von Leeds, nachdem wir die Segelflugzeugfabrik und den "Skylark 4" eingehend besichtigt hatten (wovon ich Dir erzählen werde, wenn Deine Lautsprecheranlage wieder normal funktioniert).

Nachdem wir uns mit vielem Dank von Herrn Reussner - dem Direktor von Slingsby - und seinem winzigen Austin verabschiedet hatten, verliessen wir Leeds - den nördlichsten Punkt unserer Flugreise - und steuerten Gatwick an, einen der vielen Londoner Flughäfen, prächtige Landung by night, Eisenbahnfahrt nach Victoria-Station, und schliesslich bewusstes Geniessen der Untergrundbahn.

Um nach Picadilly zu gelangen sollten wir einmal umsteigen, da wir aber wie die Deppen navigierten, brauchten wir eine Stunde, um die vier bis fünf Kilometer zurückzulegen. Nach dem Retablieren im Hotel wurden wir von Marc ins Londoner Nachtleben gestürzt, dass uns Hören und Sehen verging. Was da so alles passierte, sei neben der finanziellen Pleite mit dem Mantel des Schweigens umhüllt. Mit einer gewissen Ausnahme, von der ich Dir jetzt noch rasch erzählen will.

Wir befanden uns gerade in einem vornehmen Gglöb des Namens Edmondo Ros. Mit Tanz und so. Feudales Dinner. Nachdem Albert wohligh seine kräftigen Glieder von sich ge-

streckt hatte, erhob sich der Star unserer Expedition und verschwand würdig-diskret in Richtung Null-Null. Wo Albert zu seinem Erstaunen auf einen Kloakengeier stiess. Diese Spielart sozialer Raubvögel muss ich Dir kurz beschreiben, ich habe sie schon vielerorts angetroffen. Zum Beispiel auch in Argentinien. Dort girrte nämlich auf dem Flugplatz Laguna de Gomez während der ganzen Weltmeisterschaftszeit ein besonders sehenswertes Exemplar im durchfallüberladenen Abort. Beilmager, hochaufgeschossen und mit gut passender Geiernase ausgerüstet bewegte sich dieser Neophron argentinensis fleissig und behende im Gestank des Flugplatzscheisshauses herum. Zuvorkommend bot er Dir Papier an und versetzte Dich damit schonungslos in aller Öffentlichkeit in die zweifelhafte Lage, die Anzahl der abgerissenen Blätter selbst im voraus bestimmen zu müssen. Nach erledigtem Geschäft bot er Dir Seife und schmutziges Handtuch an und wartete dann devot auf den Peso, welchen Du in den offensichtlich münzenbestückten Teller schmissest. Da sich im Tierreich eine bekannte Parallele zu dieser gesellschaftlichen Betätigung findet, war ich rasch mit der Bezeichnung "Kloakengeier" bei der Hand. Einem grossbritannischen Vertreter dieses altruistischen Berufes fiel also Albert in die Klauen. Mit grosser Anteilnahme belauschte der



Geier das kleine Geschäft des neuen Opfers und piff beruhigt eine Melodie aus "My fair Lady", als er überzeugt war, dass alles normal von statten ging. Darauf umflatterte er Albert mit Seife und Handtuch, liess lauwarmes Wasser fliessen und pflegte und hegte. Bis die präsidentialen Wangen in frischen kölnischen Wohlgerüchen erstrahlten. Mit dem sicheren Flair eines Mannes von Welt erkannte Albert, dass da ein Trinkgeld angebracht war. Obwohl zwar hier von Trinken keine Rede sein konnte. Und kramte eine letzte englische Note hervor und drückte sie dem Geier in die Krallen. Der fuhr hoch wie von der Tarantel gestochen und überschlug sich in Dankesgetöse. Begleitete die geschwellte Brust Alberts ein gutes

Stück des Weges und verschwand wieder in seiner dunklen Ecke. Etwas verwirrt setzte sich unser Freund und prüfte seine Taschen nach. Und stellte mit gelindem Entsetzen fest, dass er dem Kloakengeier ein ganzes, schönes englisches Pfund verabfolgt hatte. Bleich zückte er einen kleinen Schieber und errechnete mit wehem Herzen die zwölf Franken vierzig, um welche er sich eben erleichtert hatte. Es war uns allen klar, dass Albert damit sein bestbezahltes pipi losgeworden war. Mit einem Schauer von Ehrfurcht zogen wir tief den Hut vor solchem Glanz und beförderten Albert ins Oberhaus unter gleichzeitiger Ernennung zum Lord Pound.

Nun, mein lieber Chrigu, was soll ich Dir noch weiter erzählen. Ich bekomme bald ein schlechtes Gewissen wegen Deinem Hals. In Deinem Fall ist nämlich Lachen ungesund. So beende ich denn meine Versuche, Dich im Spitalbett zu erheitern und sage Dir nur noch, dass wir anderntags ohne Probleme wieder in Bern landeten, nachdem wir gute 3000 km in zwei Tagen zurückgelegt hatten. Und vieles gesehen und erlebt hatten. Wenn's Dich interessiert, so kann ich Dir davon noch Weiteres berichten, wenn Du wieder auf dem Damm bist. Bis dahin gute Besserung und herzliche Grüsse.

Dein Housi.

Ascona 1993

Vor Jahren, an der Segelflug-Schweizermeisterschaft in Locarno, versuchte ich eine Möglichkeit zu finden, im Tessin einmal segelfliegen zu können. Mit eigenem Flieger wäre dies möglich gewesen. Dies aber sprengte den Rahmen der Finanzen, die ich in die Segelfliegerei stecken wollte. Als ich die Mitteilung las, dass in Ascona ein Segelfluglager stattfinden wird, schrieb ich dem Vorstand umgehend meine Anmeldung. Überglücklich war ich, als ich feststellte, dass ich mitmachen durfte. Der Anfang war nicht ermutigend.

Wie bekannt, war das Wetter um die Ostertage, als wir abreisen wollten, insbesondere im Tessin sehr schlecht. Wir zogen es vor, im Mösli zu fliegen. Trotz den noch schlechten Wetterprognosen wurde beschlossen, am Mittwoch zu reisen.

Donnerstag, 15. April

Am Morgen war das Wetter nicht übel. Die Wetterprognose hingegen versprach eine Verschlechterung auf den Nachmittag. Einstimmig wurde deshalb dieser Tag als "Wandertag"



Der Flugplatz von Ascona liegt mitten im Siedlungsgebiet auf dem Mündungsdelta der Maggia. Links der Eingang des Centovalli. (Alle Fotos von W.G.)



Gemütlicher Betrieb. Sogar das Montieren wird vom Lehnstuhl aus besorgt! Im Vordergrund schaut Rainy Richener zu, der seine DG 400 mitgebracht hat. JV (DG 600 M) steht für Jürg van Voornfeld, den 1000er-Jäger.

definiert. Die Wanderkarte war daran schuld, dass die Sache im unteren Maggiatal in eine wüste Kletterei ausartete. Fest steht, Segelfliegen ist weniger gefährlich! Vielleicht wurde dabei mehr zum Himmel als auf den Weg geachtet, denn unter einer schönen Kumuluswolke kreiste ein Segelflieger!

Freitag, 16. April

Nun war der Wettkampfgeist ausgebrochen. Es musste unbedingt ausgeschrieben werden. Drei Dreihunderter mit einer Gesamtlänge von 1000 km wurden von Gert, Chrigel und

Markus erfliegen. Roland hatte die optimale Strecke eronnen. Die Verlängerung, das war das grosse Problem, darüber wurde lange gerührt. Abends im Grotto waren sich alle einig, es war ein Hammertag, so dass neue Jahresziele eronnen werden mussten...

Samstag, 17. April

Roland flog einen weiteren 300er (330 km mit 230 km Erweiterung). Trotz diesem zweiten "Hammertag" reichte es nicht für einen offiziellen 500er. Jedenfalls für Plauschflieger mit Höhen bis 3500 m kreuz und

quer durch den Tessin war es ein schöner Tag. Bernhard brachte uns den langersehten Husky, mit dem wir kürzere Schleppts als 20 Min. erwarteten. Der nachfolgende Robin mit unserem Präsidenten war so überraschend, dass wir es vergassen, uns auf eine bevorstehende Inspektion vorzubereiten... Nach dem Genuss eines Tessiner - Essens mit genügend Wein war aber alles i.O.

Sonntag, 18. April

Ein Grosskampftag. Drei 495er und ein 600er wurde von Bernern erfliegen. Ein Auswärtiger (Jürg) versuchte einen 1000er. Zwischen dem Aosta-Tal und dem Veltlin wurde hin und her geflogen.

Montag, 19. April

Ein Wellen - Euphorietag ohne grosse Beteiligung. Wem es gelang, den auf 2300m liegenden Inversionsdeckel zu durchstossen, wurde mit 4600m am Rheinwaldhorn belohnt. Das Problem sind auch im Tessin die Höhenbeschränkungen durch Luftstrassen usw.

Dienstag, 20. April

Der Tag begann nicht für alle Teilnehmer zufriedenstellend. Zu tiefes Klinken lohnt sich auch im Tessin nicht. Im Hochgebirge war noch eine gute Termik, von Westen und Süden kam aber feuchte Luft, so dass lange Flüge nicht mehr möglich waren. Interessant



Lenticularis über den Südalpen. Im Hintergrund das Monte Rosa - Massiv.

waren die Wolkenhöhen: zum Beispiel am Nufenenpass 3300m, unterhalb Brissago nur noch 2000m mit einer Dunstschicht über dem Langensee.

Mittwoch, 21. April

Das Wetter wurde "segelflugunwürdig". Erst am Mittag schien die Sonne zaghaft durch die dicke Dunstschicht. Die längerfristige Wetterprognose versprach nichts besseres, so

dass an einen Aufbruch in den Norden gedacht wurde.

Alle Beteiligten sind sich einig, dass wir grosses Glück mit dem Wetter hatten. Es kann im Frühling im Tessin nämlich auch ganz anders sein. Ich persönlich habe schon viermal eine bis zwei Wochen Dauerregen erlebt. Jedenfalls, dass alle beteiligten Segelflieger so zufrieden waren, hat mich besonders gefreut!

Willy Grundbacher

Seilwindenlager in Ambri

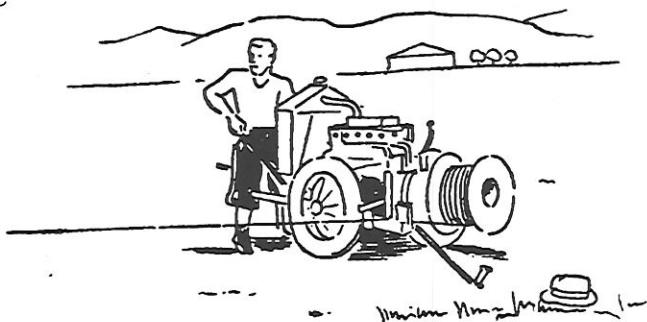
Für die zweite und dritte Ausgabe dieses Lagers sind noch Plätze frei. Hier bietet sich eine interessante Gelegenheit, diese für uns seltene Startart zu praktizieren.

Laut Benno Lüthi gelang es bisher sehr gut, aus der Winde mit 700 m Platz den Anschluss an die Aufwinde zu finden.

2. Lager: 28.6. bis 10.7. 93

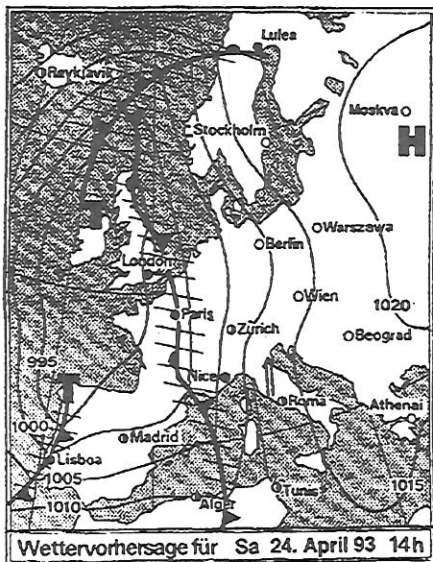
3. Lager: 20.9. bis 2.10.93

Anmeldung beim AeCS, Lidostr. 5,
6006 Luzern



Föhnalarm !

Gellend schallte dieser Ruf durchs Mösli. Dank dieser klassischen Wet-



terlage konnten eine ganze Reihe von Berner Piloten den begehrten 5000er fliegen. Das bedeutet, dass auf ihrem Barogramm der tiefste Punkt nach dem Klinken mehr als 5000 Meter unter dem höchsten erreichten liegt. Dies ist unter Ausnützung von Wellenaufwinden möglich. Bei starken Höhenwinden kann über den Bergen die Atmosphäre in hochreichende, wellenartige Schwingungen geraten, in deren aufsteigendem Teil grosse Höhen erreicht werden können. Dazu muss der Pilot natürlich eine Sauerstoffanlage an Bord haben.

Folgende Piloten konnten den FAI Höhendiamanten erfliegen (vorbehaltlich der Anerkennung durch den AeCS):

Freitag, 23.4.93:

Andreas Hirzel

Samstag, 24.4.93:

Stefan Honegger

Christoph Hammerschlag

Sonntag, 25.4.93:

Edi Rupp

Erich Affolter

Marcus Meyer

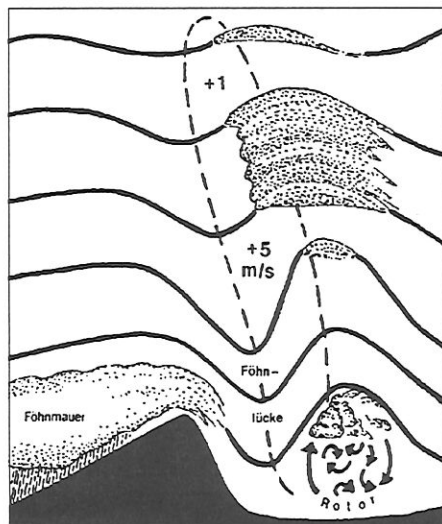
HP Frehner

Ruedi Vögeli

Godi Bühler

Franz Gerber sowie

Housi N.: 8000m Überhöhung...



An dieser Stelle schildert uns Marcus Meyer seinen Höhenflug, der nicht gänzlich der Dramatik entbehrt. Man sieht: Auch wenn's gut geht, geht's nicht immer gut!

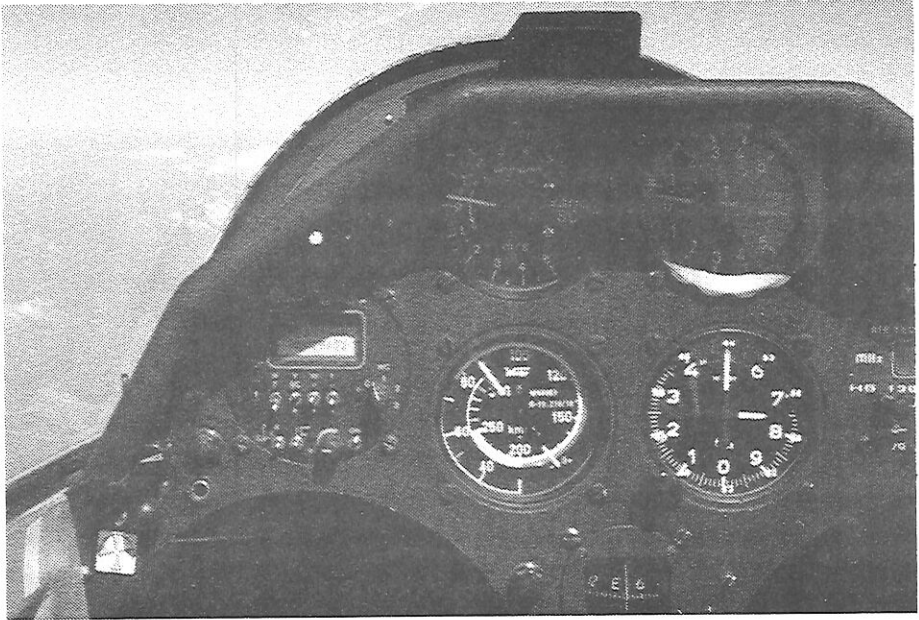
Sonntag, 25. April. Keine hemmenden Verpflichtungen stehen an. Mein Namenstag ist heute, also darf ich mir etwas wünschen. Nichts Besonderes, viele Familien haben sicher das gleiche vor. Einen Ausflug in die Höhe. Nachdem ich am Vorabend schon die warmen Kleider gepackt habe, stelle ich nun nur noch den Proviant zusammen. Der Blick nach draussen liess mich ein wenig entmutigen, es sah eher nach Regen als nach Sonnenschein aus. Wie bei vielen Ausflügen ist der Start und Schlusspunkt das Belpmoos.

Dort angekommen gleich einschreiben, montieren, kontrollieren und dann ans Briefing. Da schon der Freitag und Samstag, wegen des Föhns, strahlende Gesichter hinterlassen hatte, war das heutige Ziel Vielen in den Augen abzulesen.

Kurz vor 11 Uhr montierte ich mir noch zusätzlich zwei lange Unterhosen, Pullover, Jacke, Moonboots und Wollmütze. Der BC mit mir als Steuermann hob um 11:07 Uhr ab. Nach einem längeren, nicht zu bockigen Gegenwindschlepp klinkte ich kurz vor dem Gäntü. Das Vario klang alles andere als euphorisch. Zuerst suchte ich an den gängigen Orten im nörd-

lichen Simmental. Auf der anderen Seite, zwischen Turnen und Niderhorn, erblickte ich ein paar Wolkenfetzen. Sollten dies Rotorwolken sein? Meine Hoffnung auf das ersehnte Steigen wurde Wirklichkeit. Etwa 2 km vor der Krete wurde es noch unruhiger, und dann kam plötzlich gutes Steigen. Nach mehreren Schlaufen konnte ich die Welle "zentrieren". Wie ein witternder Hund stellte ich die BC mit der Nase in den Wind. Das Vario gab jetzt beruhigend hohe Töne von sich. Langsam überstieg ich die hinter mir grösser werdenden Rotorwolken. Schon bald griff ich zur Sauerstoffmaske. Nochmals die Kontrolle: Vorrat, gut angeschlossen, der Schlauch nirgends verklemmt, der Durchfluss hörbar. Danach nahm ich Kontakt mit Genf Delta auf. Je höher ich stieg, umso mehr nahm das Steigen ab. Immer noch in der gleichen Welle stieg ich jedoch bis 7300 mM. Danach die Bremsen ausfahren und hinunter wieder in die lebensfähigen Schichten. Nachdem ich die Maske versorgt hatte, begann ich genüsslich mit dem Mittagessen. Der noch schön kalte Prosciutto di Parma zerfloss mir auf der Zunge. Feine Züpfle und Eistee umrahmten das Menue.

Nach knapp 3 Stunden fiel das Rad aus dem Kasten und ich landete wieder. Nachdem das Flugzeug vor der Röhre stand, nahm ich den Peravia B1-355 heraus und sah mir das Barogramm an. Nein! Das kann nicht



wahr sein! Der Alptraum eines jeden Barographenbenützers war bei mir aufgetreten. Noch einmal kontrollieren - es gab keinen Zweifel: Ab 6600 mM zog es nur einen 20-minütigen exakt geraden Strich. Enttäuscht legte ich alles beiseite.

Die Freude war vergangen und ein paar nicht salonfähige Flüche entlockte mir dieser Vorfall. Was nun?

Nach etwa 30 Minuten entschloss ich mich noch einmal zu starten. Das Flugzeug wechselte ich wegen des Sauerstoffvorrats, und ein anderer Baro kam ins Fach. Vor lauter Hetze wollte ich zuerst noch mit dem Heckrolli starten. Typisch. Dann um 1443 Uhr startete ich winterlich bekleidet. Am gleichen Ort klinken, und so schnell es ging in die Welle. Nase gen Sü-

den und ab ging es. Wieder die Maske auf, Kontrolle und weiter. Das beste Steigen erwischte ich zwischen 3750 und 4800 mM. Integrierter Wert von 4.2 m/s. Danach nahm es langsam ab. Da ich noch eine Maske der ersten Generation besaß, musste ich mich beim Atmen konzentrieren. Die Nasenlöcher der Maske verschloss ich bei jedem Einziehen mit Daumen und Zeigefinger, da ich das Gefühl hatte zuviel Umgebungsluft zu schnappen. Beim Erreichen von 7500 mM hatte ich sicher die Ueberhöhung plus Reserve. Ueberwältigend war das Panorama aus dieser Höhe. Der Genfersee zum Greifen nahe, ebenso im Norden der Schwarzwald. Bei einem Steigen um 1 m/s sogar noch hier brach ich ab und sank mög-

lichst schnell. Zwei-, dreimal schüttelte es noch, bis ich wieder im Belpmoos landete. Aussteigen und zualtererst das Barogramm kontrollieren. Geschafft... Ich hatte den 5-tausender endlich schriftlich.

Ausser meiner Wenigkeit hatten noch einige SG-Piloten wie E. Affolter, F. Gerber, E. Rupp, R. Vögeli, G. Bühler

und vielleicht unser Sekretär H.P. (ihm fehlen laut Baro etwa 50 m) den gleichen Erfolg.

Nach dem Debriefing wurden dann diese Flüge bei Brot und Salami mit Wein begossen.

M. Meyer

Mein erstes Testat ab Saanen

von Roger Müller

Die Vorbereitung

Juhe! Dieses Jahr ist es endlich soweit! Zum ersten Mal darf ich mit der SG nach Saanen ins Lager - sämtliche Teilnahmebedingungen sind erfüllt, und das Frühjahrsstraining verlief befriedigend (genug Landungen). So ein Lager in den Bergen ist schon etwas ganz spezielles - das Fliegen über den Schneegipfeln ist wirklich eindrücklich. Vor dem ersten Alpensoloflug führte Pole Keller mit mir 2 Angewöhnungsflüge durch. Es ist schon anspornend, die Einführungsflüge mit einem so erfah-



renen Fliegerfuchs zu erleben. Pole demonstrierte mir wie diszipliniert ich in den Bergen hinter dem Schlep-per nachfliegen muss, wie man einer Krete entlang fliegt, welche Geschwindigkeit ich wählen muss, um auf

der sicheren Seite zu sein, wie nahe man an die Hangkanten ranfliegen darf, wo etwa ein guter Schlauch erwartet werden kann, wie die Piste anzufliegen ist und vieles mehr. Ich glaube in unserer SG hat es viele erfahrene Streckenpiloten, die den Jungfliegern noch viel mitgeben könnten. Vor allem zu Beginn der Streckenfliegerei wäre es sicher sinnvoll, ab und zu Doppelsteuerflüge oder Teamflüge mit routinierten Piloten

durchzuführen. Der Jungpilot und zukünftige SG-Streckenflieger könnte so viel dazulernen: Wie verhalte ich mich auf der Strecke? Wie schnell fliege ich bei diesem Wetter? Wo könnte der nächste Schlauch stehen? Auch die Gefahr einer zu frühen Aussenlandung mit möglichen unangenehmen Folgen könnte dadurch sicher reduziert werden.

Der Flug

Nach einer Woche habe ich die nötigen Lokalfüge hinter mir, und darf nun auch ab Saanen Testflüge auschreiben. Versuchen wir's doch! Peter Ryser's Meteobriefing vom 17. Juli 1992 tönt vielversprechend. Er bereitet sich für einen Flug ins Graubünden vor. Nicht schlecht, denke ich mir, vielleicht reicht es also für meinen Testat"lokal"flug (Saanen-Arnensee-Rinderberg-Saanen). Dank der Hilfe einiger Mitglieder und Fluglehrer schaffe ich den Papierkram - auch Starttafel korrekt ausfüllen, Barograph signieren, Startfoto knipsen etc. muss mal gelernt sein.

Der Start und der 1. Schenkel

Dann geht's plötzlich schnell - ein Segler nach dem andern startet - um 1312 bin ich an der Reihe, Check's gemacht, Seil angespannt und ab geht's. 6 Minuten später klinge ich knapp über 2000m beim Eggli. In

einem guten Schlauch geht's mit etwa 2m/s aufwärts. Auf 2600m beschliesse ich den Abflug Richtung Staldenflüe. Es läuft super! Nach kurzem Gleiten erreiche ich die Flüe und finde sofort den nächsten Schlauch. Mit etwas Höhenreserve fliege ich weiter zum Arnensee und knipse nach nur 30minütigem Flug die beiden ersten Wendepunktfotos. Ob sie wohl gut gekommen sind?

2. Schenkel oder mein K(r)ampf

Vor lauter steigen, gleiten und fotografieren werde ich fast übermütig. Mit 2900m fliege ich nun vom Arnensee direkt Richtung Rinderberg. Es geht ja problemlos - was soll da noch passieren, denke ich mir. Ich kreise kaum und merke erst auf der Höhe des Wasserngrates, dass ich schon etwas tief bin - ich suche einen Schlauch...und finde nichts! Komisch, vorher war ich doch noch so hoch. Da hilft nur eins - ab an den Hornberg, Höhe tanken und so zum Rinderberg gleiten. Ich kreuze das Tal und komme 60 Minuten nach dem Start am Hornberg auf nur 1500m an. Mist! Wenn jetzt nichts läuft, bin ich schon bald gelandet, und aus ist's mit dem schönen Testat. Ich hoffe auf Hangwind - die Westströmung ist ziemlich stark. Nach mehreren Achten merke ich, dass aus dem Nullschieber ein minimales Steigen gewor-

den ist. Mit etwas Optimismus fliege ich weitere Achten am Hang entlang. Nach etwa 35min. hin und her habe ich fast 400m gewonnen. (Durchschnittssteigen ca. 0,19m/s: Wahnsinn!) Wenn das so weitergeht, schaff ich das nie bis zum Rinderberg. Auf 1900m (=Hornberghöhe) entdecke ich eine neue Tücke: Weder nahe am Hang noch vorgelagert steigt es weiter! Ich klebe auf meinen 1900m fest. Was tun? Zum Weiterfliegen bin ich zu tief mit meiner Ka-8, bleibt also nur warten übrig, wenn ich die mühsam gewonnene Höhe nicht wieder verschenken will. Nach 60 Minuten herumplampen am Hornberg tut sich plötzlich was. Ich werde in den Sitz gedrückt - träume ich - das

Vario zeigt 1 m steigen. Jetzt muss ich handeln, sofort einkreisen, zentrieren -Juhe! Ich bin bereits über dem Hornberg, und es steigt weiter. In knapp 7 Minuten steige ich mehr als vorhin während über einer Stunde. Diese Höhe will ich nun sofort ausnutzen, um die Bergstation Rinderberg auf meinen Film zu bannen. Ich verlasse den Hornberg, und komme dank des Rückenwindes sehr gut voran. In der Ferne erkenne ich die Spillgerten und erspähe auch einen Segler, der ab und zu in der Sonne blitzt - wie lange geht's wohl, bis ich auch dort herumkurven darf? Schon taucht vor mir die Bergstation auf. Während ich den Gipfel umrunde, mache ich 2 Aufnahmen. Hoffentlich hat's geklappt.



Das lange Ende

Der Rückflug verläuft ohne Probleme via Saanenmöser. Im Gegenlicht erblicke ich den rettenden Flugplatz - jetzt noch eine saubere Landung, das Schlussfoto und die Unterschrift nicht vergessen, und der 1. Testflug ist beendet - denke ich. Am Hornberg ange-



Die Wendepunktfotos:
Arnensee und
Rinderberg.

kommen merke ich, dass der Hangwind immer noch bläst. Fliegen wir doch noch ein bisschen weiter, sage ich zu meiner Ka-8. Nach 2 Stunden Hangsegeln wechsele ich hinüber an den Wasserngrat, der nun - in der Zwischenzeit ist es bereits 1830 - in der Abendsonne stehend wieder besser trägt. Ich steige wieder bis auf 2500m. Gegen 1930 erreicht mich ein ungeduldiger Funkspruch: 701 vo Saane, hesch nid o Hunger, chum mir wei ga e Pizza ha - Das ist eine Idee! Mein Picknick lässt nämlich langsam in der Wirkung nach, und die Feldflasche ist ja auch bald leer. Nach über 6 1/2 Stunden Flugzeit und mit erfülltem Testat lande ich zufrieden

auf der Hartbelagpiste. Das war ein Supertag! - Ob's wohl morgen auch wieder so gut geht? Das Detail: Das Barographpapier (seltsamerweise ohne schwarzen Schlusstrich!) hätte nur noch für 20 Minuten gereicht - uff!

Roger Müller

TRIBOLO

SWISS LOS 

SEVALOR 

GOLD LOS 

Seftigenstrasse 226
3084 Wabern
Telefon 031 54 11 55
Fax 031 54 42 37


PAPITO
PAPETERIE
BÜROBEDARF
COPY-SHOP

Wa-Bäre-schtarch
in Service und Leistung



AZB
3123 Belp

Sichere Zukunft – mit Sicherheit.

SECURITAS

Securitas AG
Schweiz.
Bewachungsgesellschaft
3052 Zollikofen/Bern
Telefon 031 910 1111



SECURITON

Securiton AG
Alarm- und
Sicherheitssysteme
3052 Zollikofen/Bern
Telefon 031 910 11 22



CONTRAFEU

Contrafeu AG
Brandschutzsysteme
3052 Zollikofen/Bern
Telefon 031 910 11 33



Wir schützen Menschen und Sachwerte.