

SG BERN

GLIDER NEWS
MÄRZ 94

Veranstaltungskalender

März

4. 1930 HV SG Bern, Restaurant Linde Belp
11. 1930 Lärminderungskurs für P - Piloten Aaresaal Rest. Kreuz Belp
12. 0900 Montage
1400 Schlepp-Piloten-Rapport
1800 Ansaufen
21./28. Testatkurs gemäss spez. Programm

April

2. Windenlager Schwarzwald
2. Akrokurs
11. - 23. Lager Ascona
28. HV Berner Aeroclub

Mai

1. - 7. BAZL - Kurs für FVS - Inspektoren des EeG
2./3./5./ Streckenflugkurs praktischer Teil gemäss spez. Programm im Info
6./16./17. vom Januar 94
26. - 29. RAL 94
24.5. - 5.6. freier Flugbetrieb

Juni

3. - 5. Reservedaten RAL
25. Beginn Saanenlager

Juli

22. Ende Saanenlager (Möglichkeit, an das Zürcher Lager anzuhängen)

August

13. Gönnerbrätle, Passagierflüge

September

17. 0900 Bautag
18. Betttag - Ziellandekonkurrenz mit Winde

November

12. 0900 Demontage
1800 Absaufen

Dezember

30. 1800 Altjahres- Apéro

- Februar 95 SG - Abend

Captain's corner

Liebe Mitglieder
Liebe Freunde der SG Bern

In wenigen Tagen beginnt die neue Saison. Ich hoffe, jeder Pilot hat sich optimal vorbereitet. Gelegenheiten gab es im Vorfeld genügend. Nachdem die letzten zwei Jahre wettermässig nicht super waren, hoffe ich für heuer auf eine gute Saison. Höhepunkt des Jahres wird sicher die Einführung des Duo-Discs (vorbehältlich der Genehmigung durch die HV) sein. Zum ersten Mal würde die SG Bern einen Leistungsdoppelsitzer erhalten, mit dem insbesondere die Streckenflug-Weiterbildung einen bedeutenden Aufschwung nehmen könnte, was der Nachwuchsförderung neue und wichtige Impulse



geben könnte. Ist dies der Beginn einer neuen Epoche in der SG Bern? Die Zukunft wird es uns weisen.

In Eurem eigenen Interesse bitte ich Euch, die Regeln der Luftfahrt einzuhalten. Sicherheit geht in jedem Fall vor. In diesem Sinne wünsche ich Euch allen wunderschöne Flüge, und ebenso vergnügte Stunden vor und nach dem Flug auf dem Mösli.

Euer Präsident
Markus Wymann



Wir gratulieren!

Ein wie stets ungenannt sein wollendes Mitglied kann im Schosse der geliebten und ihn liebenden SG einen runden Geburtstag in wie stets ungenannt sein sollender, aber jedenfalls schwindelerregender Höhe feiern. Wir wünschen dem Jubilar weiterhin viel Spass in obgenanntem Schosse und Flüge in ebenso schwindelerregender Grösse, wobei weder behauptet sein soll, dass die Zahl der Jahre derjenigen der anvisierten Kilometer entspreche, noch dass das umgekehrte der Fall sei.

JAHRESBERICHT 1993 DER SEGELFLUGGRUPPE BERN

FLUGBETRIEB

Mit unseren Segelflugzeugen (Gruppe und Private) inkl. Motorsegler wurden bei 2'234 Starts 3'252 Stunden geflogen. Gegenüber dem Vorjahr waren es 5 Starts weniger und 22 Flugstunden mehr.

Bereits am Anfang der Saison (23. - 25. April) stellte sich eine sehr grosse Föhnlage ein. An diesen Tagen erreichten mehrere Piloten ihre 5'000m Ueberhöhung. Herzliche Gratulation! Fast in der selben Zeit, vom 12. - 24. April, fand zum erstenmal das Frühlinglager unter der Leitung von A. Hirzel in Ascona statt. Mit vielen schönen und langen Flügen kehrten die Lagerteilnehmer nach Bern zurück.

Vom 26.6.-22.7.1993 fand wie jedes Jahr das Saanenlager statt. Während den ersten zwei Wochen waren die Wetterverhältnisse recht gut. Die letzten zwei Wochen mussten bei schlechten Meteoverhältnissen verbracht werden. In der zweiten Saisonhälfte waren schöne Flugtage ebenfalls selten.

Wie im Vorjahr blieben wir von Unfällen verschont. Kleinere Zwischenfälle gab es aber einige. Vor allem während der Zeit, als das neu geplante Landefeld gesperrt war. Es zeigte sich, wie unflexibel einige Piloten sind. Solche Piloten stellen ein erhöhtes Risiko für den Flugbetrieb dar. Die Fluglehrerversammlung hat dies erkannt. Aus- und Weiterbildung ist ein "MUSS" für die Mitglieder einer Segelfluggruppe. Fritz Bhend und Hannes Beutler haben dazu ein sehr

gutes Programm zusammengestellt. Denn nur ein intensives Training führt zu einer Verbesserung und zu weniger Zwischenfällen im Flugbetrieb.

In der Sparte Wettbewerbsfliegerei erreichten die Berner Segelflieger beachtliche Resultate. Edi Inäbniit und Andres Hirzel belegten an der SM im Birrfeld in ihren Klassen jeweils den 5. Rang. Neben allen guten Plazierungen im NSFV ist der ausgezeichnete 3. Rang in der Standardklasse (55 Teilnehmer) von Roland Bieri zu erwähnen. Bravo!

Leider ist im Bereich des Nachwuchses von Seiten der Berner Segelflieger keine Beteiligung zu verzeichnen. Schade! Ich hoffe, dass der Streckenflugkurs von Daniel Borschung vom kommenden Mai von vielen Jungpiloten besucht wird. Die SG Bern sollte zukünftig in der Jungfliegerklasse wieder vertreten sein.

MITGLIEDERBESTAND

2 Austritte standen im Berichtsjahr 8 Eintritten gegenüber. Damit betrug der Mitgliederbestand per 31.12.93 total 209. Dazu kommen 30 Gönnermitglieder.

VORSTANDSTÄTIGKEIT

Der Vorstand traf sich an den monatlichen Sitzungen sowie an einigen Arbeitstreffen von verschiedenen Kommissionen. Die

Hauptprobleme und Geschäfte waren:

- Abschluss Sanierung Segelfluglandefeld
- Begehren M. Bracher wegen Stationierung und Betrieb seiner DG 400 ab Motorfluggelände mit Landung auf dem Segelfluggelände. Nach geltenden Verträgen ist dies nur möglich, wenn der betroffene Pilot Mitglied der SGB ist und den Betrieb unter Berücksichtigung des Betriebsreglementes durchführt. M. Bracher will den Fall vor Gericht ziehen.

- Beschaffung eines Leistungsdoppelsitzers "Duo-Discus", welcher mit dem Budget 94 von der HV gutgeheissen werden muss (die Bewilligung wurde an der HV 93 erteilt).
- Durchführung eines Grundkurses für den Unterhalt von Kunststoffsegelflugzeugen.
- Erneuerung der Versicherungspolizen. Es wurden drei Offerten eingeholt, und zwar bei der Schweiz. Mobilair, der Winterthur und der Colonia. Die Polizen sind preislich fast gleich. Die Motorflugzeuge werden neu bei der Mobilair versichert. Die Segelflugzeuge bleiben bei der Winterthur. Die Risikosummen wurden erhöht, denn Fr. 40'000.- für einen Discus ist zu wenig. Ein neuer Discus mit Instrumenten kostete 1993 Fr. 78'000.- Einsitzer werden für Fr. 79'000.- versichert, Doppelsitzer für Fr. 100'000.- (ASK 21) und die Schleppflugzeuge zu je Fr. 150'000.-

- Förderung eines Videofilms über die Entstehung des Segelfluges auf dem Belpmoos. Ziel: Sicherung von altem Filmmaterial. Keine Kosten für die SGB dank Sponsoring (Kosten der Herstellung Fr. 40'000.-).
- Anschaffung von Unterrichtsmaterial zur Aus- und Weiterbildung (TV-Video etc.)
- Teilnahme an der Gewerbeausstellung Kehrsatz. Es wurde ein B-4 ausgestellt und Werbung für die Schulung gemacht.
- Flugplatz Saanen: Die Absicht des EMD, den Flp Saanen zu verkaufen, kam nicht

überraschend, jedoch schneller als vorgesehen. Die Ausgangslage ist aber recht gut. Es ist vorgesehen, dass die Flugplatzgenossenschaft den ganzen Platz übernimmt. Die Gemeinde Saanen unterstützt das Vorhaben.

- Kostenrechnungskommission: Als Vergleichsbasis wurden die letzten vier Jahre einander gegenübergestellt und die Kostenverteiler definiert. Sehr viele Daten wurden neu aufgearbeitet und zeigten viele wertvolle Aspekte zur Bildung einer Tarifstruktur. Am Info-Abend vom 22. Februar 1994 wurde die SGB umfassend von der Kostenrechnungskommission orientiert (Mitglieder: Martin Dreyer, Jürg Lehmann, Karl Weber, Stefan Honegger, Ernst Lobsiger, Klaus Gasser und Markus Wymann).

- IBT 93: Nach Wetterpech an den ersten beiden Tagen krönte der Sonntag mit schönstem Wetter die Veranstaltung. Die SG hat sehr viel Arbeit geleistet und viele wichtige Funktionen ausgeübt. Das OK hat die Leistung der SG besonders erwähnt und geschätzt. Besten Dank an alle Helfer!

- Aenderung des Gastgewerbegesetzes: Die Inkraftsetzung des neuen Gesetzes darf auf Sommer/Herbst 94 erwartet werden.

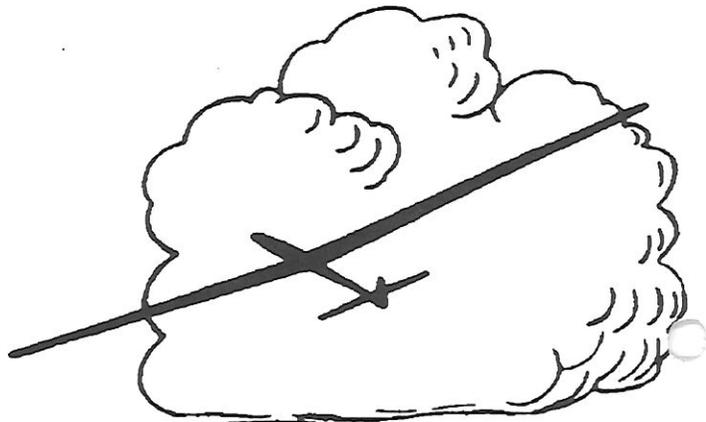
- Die Einführung der Flughafenzone wurde durch die Behandlung der Einsprachen verzögert. Ende 1993 wurden die Einsprachen vom Kanton abgewiesen.

- Mutationen im Vorstand und in anderen Funktionen führten zu Neubesetzungen.

Ich danke dem Vorstand, den Fluglehrern sowie allen Mitgliedern, die mit ihrem Einsatz die SG Bern auch 1993 als Verein funktionsfähig erhielten, recht herzlich.

Steffisburg, im Januar 1994
Euer Präsident, Markus Wymann

Vereinigung der Segelflugveteranen



Reglement:

Aufmunterungspreise für junge Segelflug Nachwuchspiloten

Die Vereinigung der Segelflugveteranen des AeCS richtet jährlich drei Aufmunterungspreise an Segelflug-Nachwuchspiloten aus. Anspruchsberechtigt sind Jungflieger beiderlei Geschlechts, welche vor dem 30. September des Prämienjahres noch nicht fünfundsiebenzigjährig werden.

Die Anwärter haben im nämlichen Bewertungsjahr mit einem Segelflugzeug der Gruppen- oder der Standardklasse sowohl am Nationalen Segelflugwettbewerb (NSFW) als auch an einem Regionalen Ausscheidungslager (RAL) oder - anstelle des RAL - an einem nach dem RAL-Reglement gewerteten regionalen Gruppenklasse-Wettbewerb teilzunehmen.

Die Bewertung erfolgt auf Grund der Schlussranglisten der Wettbewerbe. Hierzu wird der Prozentanteil der vom Jungpiloten erfliegenen Punkte zu den vom Sieger erreichten Punkte (100%) ermittelt. Die aus jeder der beiden Konkurrenzen errechneten Prozentzahlen werden addiert. Die höchste Summe ergibt den ersten Rang, die nächstfolgen-

den Ergebnisse den zweiten und den dritten Rang.

Die Ausmittlung wird der Abteilung Segelflug des AeCS übertragen.

Für den ersten Rang sind Fr. 1000.-, für den zweiten Fr. 750.- und für den dritten Fr. 500 ausgesetzt.

Zudem erhält jeder Prämienberechtigte eine persönliche Erinnerungsgabe, der Erstplatzierte überdies den Wanderpreis der Segelflug-Veteranen (Veteranen-Cup).

Die Preise werden jeweils an der Segelflugkonferenz des AeCS überreicht.

Erlassen durch den Vorstand am 2. Dezember 1992.

Die vorliegende Fassung ersetzt das Reglement vom 30. Mai 1991.

VEREINIGUNG DER SEGELFLUGVETERANEN DES AERO-CLUBS DER SCHWEIZ

Der Präsident:

K. Eggenberger

Der Aktuar:

M. Tschudin

Totentafel

Am 20. November 1993 starb der Segelflugveteran und Flugpionier Francis Chardon im Alter von 96 Jahren.

Seine grossen Verdienste und zahlreichen Pioniertaten rund um die Fliegerei wurden vielfach gewürdigt.

Für die vielen Beweise aufrichtiger Verbundenheit und Anteilnahme, die wir beim Hinschied unseres lieben

Francis - Henri Chardon

entgegennehmen durften, danken wir von ganzem Herzen. Die Teilnahme am Trauergottesdienst, die zahlreichen Beileidsbezeugungen, die Blumenspenden, sowie die Gaben für verschiedene Institutionen haben uns tief berührt.

Ein besonderer Dank geht an seine Fliegerkameraden.

All diese Zeichen zeugen von der Hochschätzung, die dem Verstorbenen entgegengebracht wurde. Sie schenken uns Kraft und Zuversicht.

Im Dezember 1993, die Trauerfamilie

Übrigens

- sollte jeder Pilot und jede Pilotin noch die Gültigkeit der Ausweise auf die Saisoneroöffnung hin kontrollieren.

- sollte jeder Pilot und jede Pilotin, welche sich 1994 auf einen FAI - Flug begeben möchte (auch 5-Stünder und 50er sind FAI - Flüge), schon vor dem Flug im Besitze einer gültigen Sportlizenz sein. Bestellungen beim AeCS in Luzern!

- wird die Rechnung vom Aeroclub folgen-

dermassen lauten:

Zentralbeitrag AeCS	Fr.23.-
Beitrag Segelflugverband	Fr.26.-
Beitrag Sportkasse	Fr. 5.-
Beitrag FAI	Fr. 2.-
Beitrag Aero Revue	Fr.24.-
Beitrag Berner Aeroclub	
Aktiv	Fr.35.-
Junioren	Fr.15.-

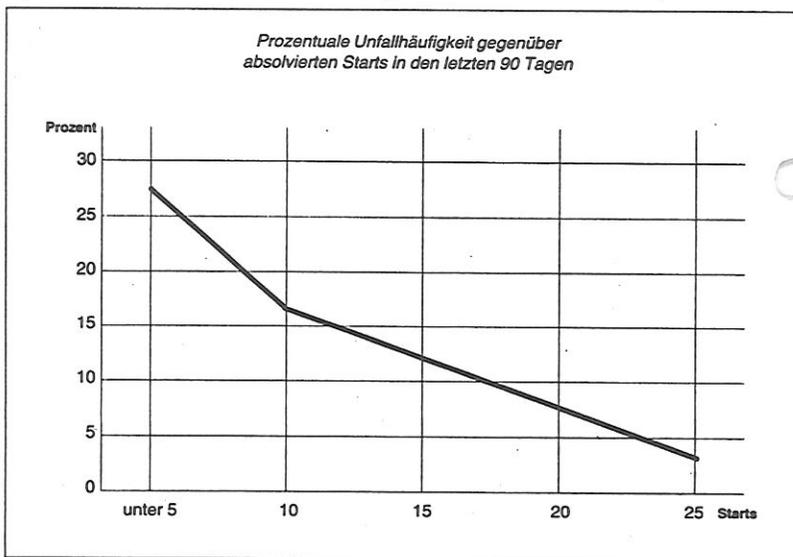
Rechnungsbetrag Fr.115.-

Das Trainingsbarometer

Schon bald, wenn die ersten Cumuluswolken im März/April am Himmel stehen, schlägt das Herz des Segelfliegers wieder höher! Verständlicherweise, denn nach der langen Winterpause möchte man gleich wieder zu "grossen Taten" schreiten. Doch leider verzeichnen wir gerade zu Beginn der Segelflugsaison eine grosse Zahl von Unfällen, die eindeutig durch Trainingsmangel und Selbstüberschätzung hervorgerufen werden. Unfälle der letzten Zeit belegen eindeutig, dass auch "alte Hasen" vor Unfällen nicht gefeit sind. Woran liegt das? Anfänger machen Fehler aus mangelnder Erfahrung oder Unkenntnis, bei "alten Hasen" ist oft Nachlässigkeit oder Selbstüberschätzung die Ursache. Appelle an ihre Einsicht nützen leider wenig, denn gemessen an ihrer Erfahrung sind "alte Hasen" überdurchschnittlich stark am Unfallgeschehen beteiligt. Die Ursache ist und bleibt trotz grosser Erfahrung mangelndes aktuelles Training. Die Aussagen des Trainingsbarometers werden untermauert durch schmerzvolle Er-

fahrungen und leider auch durch tödliche Unfälle.

Das folgende Diagramm zeigt eine Analyse aller Segelflunfälle der letzten 15 Jahre in Deutschland. Von der Flugunfall-Untersuchungsstelle (FUS) wurde für jeden Unfall



die Anzahl Starts in der unmittelbaren Vergangenheit - hier in den letzten 90 Tagen - ermittelt. Es wird ganz deutlich, dass die Unfallhäufigkeit ansteigt, je weniger Trainingsflüge vorliegen. Eine ähnliche Tendenz würde sich auch ergeben, wenn man anstatt der Starts die Zahl der Flugstunden zugrunde legen würde.

Bin ich fit für den nächsten Start?

Bin ich fit für den nächsten Start?

Die Beantwortung dieser Frage lässt sich sehr leicht approximativ am sog. TRAININGSBAROMETER ablesen. Anhand der Anzahl Flugstunden und der Starts in den letzten 6 Monaten

Die Aussagen des Trainingsbarometers werden untermauert durch schmerzvolle Er-

sich den persönlichen Trainingszustand auf dem Barometer herausuchen. Aufgrund der drei Bereiche kann jeder Pilot sich Rechenschaft darüber geben, ob sich der momentane persönliche Trainingszustand im grünen, gelben oder roten Bereich mit den entsprechenden Empfehlungen befindet.

Das Trainingsbarometer ist ab Flugsaison 1994 in der Villa Thermik angeschlagen und ist jedem SG-Piloten als **Pflichtlektüre** wärmstens empfohlen!

A propos Pflichtlektüre

Neu ab Saison 1994 werden in der Villa Thermik die Anschlagbretter speziell gekennzeichnet sein, welche unbedingt vor jedem Flug von jedem Piloten konsultiert werden müssen. Auch hier geht es um die Sicherheit. Diese Pflichtlektüre ist nicht nur Wunsch, sondern eben..... PFLICHT!

Peter Dürig

SAANENLAGER 1994 für ALLE!

Demnächst werden die Anmeldeformulare für das Saanenlager 1994 allen Piloten und Pilotinnen zugestellt. Nur unschwer wird man schon bei der Ausschreibung erkennen können, dass der neue Lagerleiter Paul Keller und die beiden Administratoren J. Beutler und P. Dürig nicht versucht haben, das Rad neu zu erfinden.

Bewährtes wird voll und ganz übernommen, und das wenige Neue kann dazu beitragen, die Administration zu vereinfachen und noch mehr Mitgliedern die Teilnahme zu erleichtern.

Bewährtes:

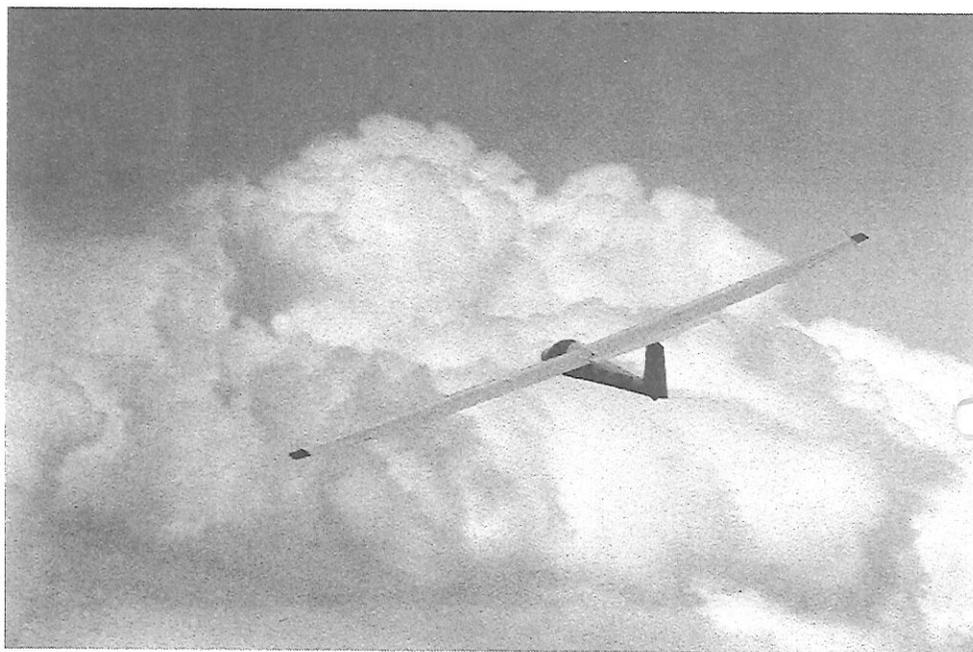
Die Anmeldung soll wie bisher aus administrativen Ueberlegungen mit dem bewährten Anmeldeblatt erfolgen. Damit wird es möglich, die notwendigen Chargen für Schleppiloten, Fludielei, Platzchefs usw. für das Saanenlager vernünftig zu planen.

Ebenso ändert sich nichts im Betriebsablauf und der Durchführung: Wir verwenden nach wie vor die gleichen Schläuche und dieselbe Luft zum Segeln in unserer geliebten Alpenwelt.

Neu: Tagesausflügler

Damit möglichst alle SG-Mitglieder von der Schönheit des alpinen Segelfluges profitieren können, sind Tagesausflügler herzlich willkommen! Allerdings sind hier in Zukunft einige Spielregeln einzuhalten:

-Tagesausflügler müssen sich nicht unbedingt vorher anmelden. Bei der Vergabe der SG-Flugzeuge geniessen die **unangemeldeten** Tagesausflügler aber nur eine 3. Priorität gegenüber den angemeldeten Wochenpiloten. Sie müssen sich, wie bisher, selber mit den eingeschriebenen Piloten für die Benützung der Flugzeuge absprechen. Ebenso



wird mindestens ein Tag Bodendienst erwartet.

- **Angemeldete Tagesausflügler** haben bei der Flugzeugverteilung die 2. Priorität gegenüber angemeldeten Wochenpiloten. Absprache untereinander.

Saanelager Handbuch:

Alle Lagerteilnehmer erhalten ein Handbuch über das Saanelager.

Darin sind alle notwendigen Angaben für eine erfolgreiche Teilnahme am Saanelager enthalten.

So sind z.B. alle Funk-Frequenzen der Flugplätze, alle wichtigen Telefonnummern, die Schleppkarten und Klinkpunkte, Angaben über das Campieren usw. in diesem Ordner aufgeführt. Er eignet sich bestens zur Vorbereitung und zur Repetition für ein sicheres Segelfliegen in den Alpen.

Für die Testatfliegerei findet man alle Anga-

ben für die Wendepunkte etc.

Wir werden uns bemühen, diesen Ordner von Jahr zu Jahr auf ein noch höheres Informationsniveau auszubauen. Wir bitten deshalb alle Lagerteilnehmer, Anregungen und Verbesserungsvorschläge einzubringen.

Wir hoffen, dass sich aufgrund der sehr flexiblen Regelung für die Teilnahme nun möglichst alle SG - Piloten für das Saanelager 1994 anmelden, und sei es auch nur für ein paar Tage. Damit dokumentieren wir auch unser Interesse am weiteren Fortbestehen des (Segel)Flugplatzes Saanen.

Ganz klar: Wer etwas auf sich hält, verbringt den grössten Teil der Ferien in der SG Familie im wunderschönen Saanenland! Das Wetter soll dieses Jahr super werden!

(Quelle: Bauernregel 27)

Wir wünschen ein unvergessliches, unfallfreies Saanelager 1994!

Für das Organisationsteam: Peter Dürig

Gefährliche Steuerfehler

Überziehen und Abkippen in Bodennähe

Von Peter Leister, Flugsicherheitsinspektor im DAeC

Die Flugunfall-Untersuchungsstelle beim Luftfahrt-Bundesamt hat in einer Jahresbilanz festgestellt, dass eine Häufung schwerer Unfälle mit Segelflugzeugen aus unkontrollierter Fluglage heraus zu verzeichnen ist. Allein 1985 waren dabei 9 tödliche Unfälle zu beklagen, Anfang 1986 kamen zwei weitere hinzu. Überwiegend waren moderne Segelflugzeuge beteiligt, deren Piloten in der Regel über eine Flugerfahrung von mehreren hundert Stunden verfügten und sicherlich nicht als Anfänger bezeichnet werden konnten. Wie ist es möglich, dass geübte Piloten so gravierende Steuerfehler machen, die zumindest kurzzeitig zum Verlust der Kontrolle über ihr Segelflugzeug führten, und warum ist aus diesen Situationen immer wieder ein schwerer Unfall entstanden? Zur Beantwortung dieser Fragen ist es notwendig, einzelne, typische Vorgänge näher zu erläutern und wichtige Begleitumstände aufzuzeigen.

Jeder einigermaßen geübte Segelflieger dürfte davon überzeugt sein, dass er selbst stets die typischen Anzeichen für eine Annäherung an einen Grenzflugzustand, der eine unkontrollierte Flugsituation zur Folge haben könnte, rechtzeitig bemerkt. Schon aus der Ausbildung sind die bekannten Tatsachen, wie Verringerung des Fahrtgeräusches, Verkleinerung der Längsneigung, verringer-

te Ruderwirkung usw., vertraut. Es gibt kaum einen Piloten, der in solchen Fällen nicht instinktiv und ohne lange zu überlegen die nötigen Gegenmassnahmen ergreift, nämlich die Fahrt durch Nachlassen des Höhenruders und Vergrösserung der Längsneigung erhöht, evtl. in Verbindung mit Gegenseitenruder bei beginnenden Abkippbewegungen. In ausreichender Höhe sind solche Situationen, die zuweilen zum Kennenlernen des Verhaltens eines neuen Segelflugzeugmusters ausprobiert werden, recht harmlos. Bei manchen, bewusst auf sichere Flugeigenschaften hin entwickelten Segelflugzeugen, lassen sich deutliche Abkippvorgänge oder gar Trudelmovements oft nur schwer demonstrieren.

In unmittelbarer Bodennähe jedoch gelingt es Piloten von Einsitzern weit häufiger, unbeabsichtigt Situationen hervorzurufen, die zu einer abrupten Lageänderung ihres Segelflugzeugs führen und einen kurzzeitigen starken Höhenverlust zur Folge haben.

Es darf angenommen werden, dass sicherlich die meisten in derartige Vorfälle verwickelten Piloten um die Zusammenhänge zwischen Fluggeschwindigkeit, Anstellwinkel, Auftrieb und Querneigung wussten und auch die nötigen Gegenmassnahmen kannten. Dennoch konnte dieses Wissen folgende Unfälle nicht verhindern.

Ein typisches Beispiel ist der Absturz einer LS-1, deren Pilot mit mehreren 100 Stunden Flugerfahrung bei schwierigem Wetter auf einem Überlandflug war. Der Pilot war mit



Vorher...

zwei weiteren Vereinsmitgliedern zu einer gemeinsamen Aufgabe gestartet und hatte das Pech, nach einer verhältnismässig kurzen Teilstrecke schon viel Höhe zu verlieren, während seine beiden Begleiter in sicherer Höhe Anschluss an die Thermik gefunden hatten. Verständlich, dass der tief unten fliegende Pilot alles daran setzte, um wieder zu seinen Kameraden aufzuschliessen. Ein sonnenbeschienener Steinbruch mit ausgeprägter Abrisskante bot hierzu vermutlich die letzte Möglichkeit. Augenzeugen in der Nähe dieses Gebietes beobachteten und berichteten später, dass das Segelflugzeug trotz zahlreicher enger Kreise keine Höhe gewin-

nen konnte und sich schliesslich nur noch zwischen 50 und 100 m über Grund bewegte. Ein Aussenlandefeld war nicht in der Nähe. Aus dem letzten Kreis heraus kippte das Segelflugzeug abrupt über den hängenden Tragflügel nach unten und schlug steil auf das Plateau oberhalb des Steinbruchs. Es wurden keinerlei Rutschspuren festgestellt, der Aufschlagwinkel betrug ca. 60° . Es gab keinen Hinweis auf technische Mängel am Segelflugzeug. Höchstwahrscheinlich hatte der Pilot, durch die schwierige Situation stark belastet, unbewusste Steuerfehler gemacht, das Segelflugzeug möglicherweise schiebend überzogen oder

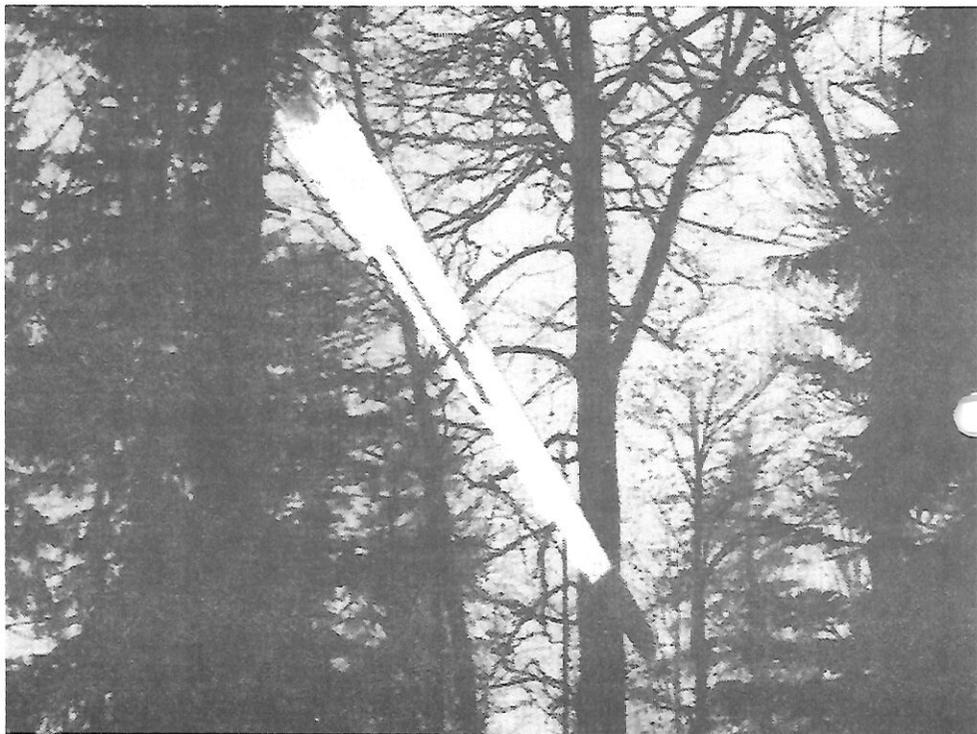
die Mindestfluggeschwindigkeit unterschritten. Die heftige Reaktion des Segelflugezugs konnte nicht mehr ausgeglichen werden, da hierzu die nötige Höhe beziehungsweise Zeit fehlte.

Ein weiteres Beispiel kann mit dem Flugunfall einer ASW 20C, die in der Platzrunde abstürzte, angeführt werden. Auch hier hatte der Pilot mehr als 500 Stunden Flugerfahrung, jedoch erst wenige Stunden auf der ASW 20. Bei starkem und turbulentem Wind in hügeligem Gelände war ein knapp 20-minütiger Flug in Platznähe durchgeführt worden. Anschliessend wurde beobachtet, wie das Segelflugzeug im Gegenflug mit hoher Fahrt und Rückenwind verhältnismässig knapp zur Position flog. Dort war noch eine Flughöhe von rund 100 m über Grund vorhanden. Unmittelbar hinter der Position geriet das Segelflugzeug in starke vertikale Luftbewegungen, vermutlich Turbulenzen an einem Hang. Der Pilot interpretierte diese Turbulenz offenbar als kräftiges Aufwindfeld und liess sich unüberlegt verleiten, trotz geringer Höhe hinter der Position steil links herum einzukurven. Während des engen, unruhigen Kreisflugs wurde die Geschwindigkeit des Segelflugezugs durch Ziehen deutlich verringert. Nach Beendigung des ersten Vollkreises kippte das Segelflugzeug steil zur Kreismitte hin ab und stürzte trotz sofort eingeleiteten Abfangversuchs mit einem Winkel von etwa 45° in einen Wald. Vermutlich war die Fluggeschwindigkeit bezogen auf die steile Querneigung zu gering geworden. Im Wrack konnte noch festgestellt werden, dass der Wölbklappenbetätigungshebel in Raste 2 stand, die Wölbklappen also noch zirka 6 Grad negativ eingestellt waren. Auch bei diesem Unfall war die Situation für den Piloten zweifellos plötzlich sehr schwierig geworden. Verbunden mit der erwähnten starken

Turbulenz traten hier wiederum unbeabsichtigte Steuerfehler auf, die ihn die Grenzen der Flugfähigkeit des Segelflugezugs unterschreiten liessen. Auch hier war ein rechtzeitiges Beenden des Abkippvorganges und ein Abfangen des Segelflugezugs nicht mehr möglich.

Ein drittes Beispiel stellt das Ende einer LS 3/17 dar. Bei einem Überlandflug war der Pilot mit mehr als 700 Flugstunden in akute "Absaufgefahr" geraten. Aus mehreren Kilometern Entfernung versuchte er mit einer Höhe von nur noch knapp 200 m über Grund, einen in der Nähe befindlichen Flugplatz direkt anzufliegen. Der vorhersehbar knappe Anflug wurde über Funk angekündigt. Zirka 1000 m vor der Flugplatzgrenze war das Segelflugzeug über bewaldetem Gelände bei leichtem Gegenwind nur noch etwa 30 m hoch. Die Situation hatte sich gefährlich zugespitzt, da ein Erreichen des Flugplatzes nicht mehr sicher war. Es wurde beobachtet, dass das Segelflugzeug in diesem Moment in Höhe einer kleinen Schonung steil vom Anflugkurs weg nach links einkurvt und unmittelbar darauf aus geringer Höhe nach vorne abkippte. Möglicherweise hat der Pilot im letzten Moment eine überhastete Aussenlandung versucht und dabei durch unbewusstes Überziehen in steiler Kurve die Kontrolle über das Segelflugzeug verloren. Auch dieser Unfall verlief tödlich.

Auch hier sind wieder gewisse Ähnlichkeiten mit den zuvor geschilderten Unfällen festzustellen. Auch hier hatte der Pilot vermutlich zunächst eine Fehlentscheidung getroffen und sich auf einen tiefen, unsicheren Anflug auf einen Flugplatz eingelassen. Es ist leicht vorstellbar, dass sich mit der zuspitzenden Situation schnell Nervosität, Angst und Verwirrung im Cockpit einstellte



Nachher...

und dass der im letzten Moment eingeleitete Ausweichversuch zu einer seitlichen "Notlandung" nicht mehr sorgfältig und überlegt durchgeführt werden konnte. Auch erfahrene Piloten können unter solchen Umständen schnell überfordert sein, beziehungsweise in Panik geraten.

Die eigentlichen Gründe für den Unfall liegen dann nicht mehr in den letzten, eventuell unkoordinierten Steuerbewegungen, sondern in den weit vorher einsetzenden Fehlentscheidungen, die erst zu dieser schwierigen Situationen führten. Zweifellos konnten die hier erwähnten Piloten fliegen und ihre Segelflugzeuge unter normalen Umständen exakt und sauber steuern.

Diese Fähigkeiten verloren die Piloten aber unter der Belastung und dem Schreck einer sich plötzlich gefährlich entwickelnden Si-

tuation, die keinen Ausweg mehr liess. Hinzu kommen in Bodennähe oft auch verwirrende Eindrücke und Täuschungen über den Flugweg, wenn dieser durch kräftigen Wind gegenüber der ursprünglichen Planung des Piloten verschoben wird. Thermikkreise in geringer Höhe bei kräftigem Wind zeigen sich dem Piloten gegenüber dem Erdboden als stark verzerrte Schleifen, die er ständig zu korrigieren versucht. Besonders im Rückenwindteil solcher Kreise entstehen dann oft gefährliche Situationen durch Schiebeflug und Überziehen.

Die aufgezählten Beispiele lassen sich leider durch Ereignisse aus jüngster Zeit weiterführen. In diesem Jahr verunglückte ein DG-202-Pilot beim Versuch, in geringer Höhe noch einmal Anschluss an thermischen

Aufwind zu gewinnen. Aus rund 50 bis 60 m Höhe über Grund kippte das Segelflugzeug aus engen Kreisen ab und schlug auf. Unmittelbar neben der Unfallstelle befand sich ein für eine sichere Aussenlandung gut geeignetes Gelände.

In die Reihe dieser Zwischenfälle lässt sich auch ein Vorfall mit einer Ka 6 einordnen, deren Pilot an einem steilen Hang in eine Mulde einflog, weil er dort entsprechend dem Sonnenstand thermischen Aufwind vermutete. Bei Annäherung an den steilen Hang war der Pilot gezwungen, seinen Flugweg an die Geländekontur anzupassen und steil "herumzuziehen". Dies hatte vermutlich eine erhebliche Vergrößerung des Anstellwinkels zur Folge, was zum Abkippen des Segelflugzeugs führte. Erschwerend kam in dieser Situation hinzu, dass der Pilot nicht bemerkt hatte, dass an diesem Hang eine starke Leeverwirbelung vorhanden war. Auch hier also eine unerwartete, schwierige Zwangslage für den Piloten, die seine Flugfehler erklärlich macht.

Dies alles sind keine Zwischenfälle, die beim üblichen, normalen Flugbetrieb entstanden. Bei allen Zwischenfällen lässt sich erkennen, dass bereits weit vor dem eigentlichen Absturz flugtaktische Fehler gemacht wurden, die Segelflugzeug und Pilot bald darauf in äusserst kritische, nicht mehr zu meistern Situationen brachten. Es waren dies zum Beispiel das zu lange Hinauszögern einer längst fällig gewordenen Aussenlandung beim Überlandflug oder die viel zu geringe Höhe beim Einkreisen in ein Aufwindfeld hinter der Position. Äusserst knappe Anflüge auf einen Flugplatz, ähnlich wie der der erwähnten LS 3, führten in jüngster Vergangenheit gleich mehrfach zu Unfällen, wenn diese auch zum Glück nicht immer so tragisch endeten. An Bord der Segelflug-

zeuge befanden sich stets aufwendige Anflugrechner.

Die vielfach erwähnten, unkontrollierten Fluglagen, in die die Flugzeuge gerieten, stellen sich also fast immer als Folgen vorhergegangener taktischer Fehler heraus. Die anschließenden Flugfehler der Piloten können in den meisten Fällen als Folgen der entstandenen kritischen Situation angesehen werden und sind auch bei geübten Piloten durchaus verständlich. Aus diesen Überlegungen ergeben sich die wirkungsvollsten Hinweise und Empfehlungen zur Vermeidung dieser Unfälle:

Die wirkungsvollste Methode, unkontrollierte Flugzustände insbesondere in Bodennähe zu vermeiden, ist die überlegte Flugweitereilung gegen Ende eines Fluges. Für jede Landung, insbesondere aber für eine Aussenlandung, müssen Höhenreserven aufgespart werden, die die übersichtliche Anlage eines Landeanflugs ermöglicht. Steile Kreise in Bodennähe führen auch bei geübten Piloten allzuleicht zu Flugfehlern, besonders bei kräftigem Wind, Turbulenz und Leeverwirbelungen.

Bei Flügen an steilen Hängen oder Felswänden ist stets auf eine leichte "Fluchtmöglichkeit" vom Hang weg zu achten, falls das Segelflugzeug in starke Abwinde oder Turbulenzen gerät. Der Flugweg sollte stets frei wählbar bleiben und sollte sich nicht durch verengende Geländehindernisse einschränken lassen. Letztlich laufen alle Empfehlungen auf die Einhaltung eines Mindestmasses an Flugdisziplin hinaus und auf die Einhaltung jahrzehntelanger, bewährter Sicherheitsregeln.

Nur so lässt sich die unerfreuliche Entwicklung der letzten Jahre wirkungsvoll eindämmen.

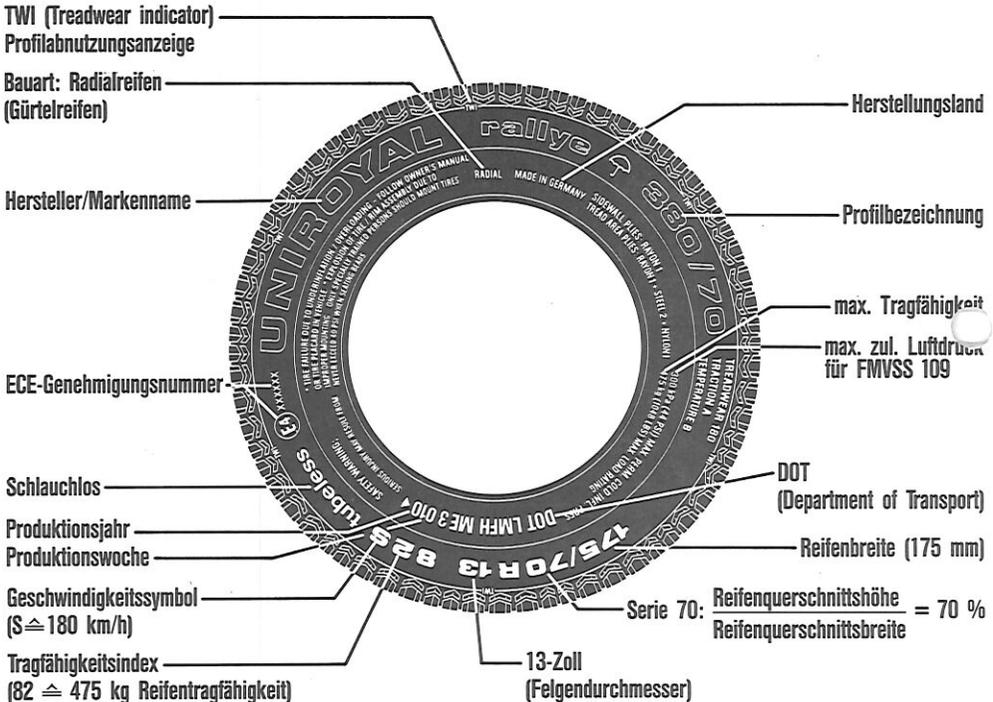
Profil gut - abfahren!

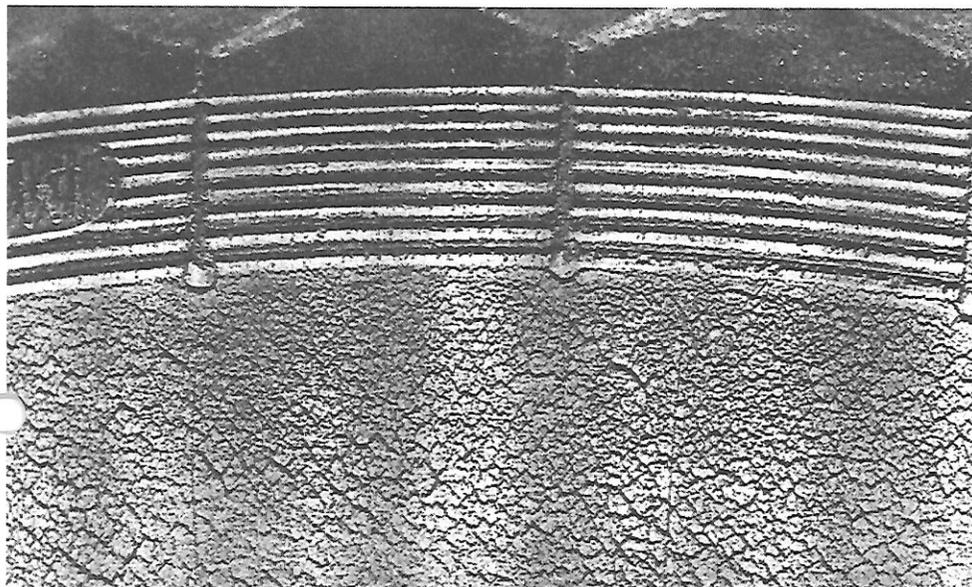
Zuerst eine kleine Geschichte, die zum Denken anregen soll (also ein sogenannter Denkanstoß):

Es war letztes Frühjahr, und ich war gemütlich auf dem Rückweg von Ascona. Schönster Sonnenschein, der Diesel brummt brav, und hinten schaukelt der teure Flieger in der Röhre.

In der Gegend von Luzern halte ich auf einem Rastplatz, und mache einen Kontrollgang um das Gespann. Da fällt mein Blick auf einen der Anhängerreifen, und mich trifft fast der Schlag: Wo erst noch knackiges Profil gewesen war, zeigte sich nun ein anderes Bild. Auf dem ganzen Umfang tra-

ten die Fäden der Karkasse hervor! Ein Augenschein auf der anderen Seite ergab das gleiche Bild. Der Luftdruck war korrekt. Wenn ich gewusst hätte, wie der Pneuhändler in Belp reagieren würde, wäre ich wohl kaum mehr nach Hause gefahren. Als ich ihm nämlich die Räder präsentierte, liess er als erstes sofort die Luft heraus, aus Angst, dass gleich die Fetzen um unsere Ohren fliegen könnten. Dannklärte er mich folgendermassen auf: Diese Reifen waren so gealtert, dass der spröde Gummi auf wenigen Kilometern bis auf den Gürtel hinunter abgerieben wurde. Dabei hatten sie doch vorher noch ganz passabel ausgesehen!





Soweit darf es nie kommen!

Da zeigte er mir eine Zahlenkombination auf der Seite der Pneu, die das Herstellungsdatum angibt, und es lag etwa 10 Jahre zurück. Das fand ich dann eigentlich nicht so ungeheuer, doch gleich wurde ich weiter aufgeklärt:

Der Gummi eines Reifens, der dauernd normal in Betrieb ist, bleibt durch die Bewegung auch über lange Zeit hinaus stets mit genügend Weichmacher aus tieferen Schichten versorgt. Steht das Fahrzeug aber immer wieder über Monate, versprödet der Gummi extrem viel schneller. Dies trifft insbesondere bei Wohnwagen, bei Reserverädern und eben - bei unseren Anhängern auf.

Nicht auszudenken, was ein geplatzter Pneu im Gotthardtunnel bewirkt hätte.

Einer Broschüre eines Reifenherstellers konnte ich dann die dringende Empfehlung entnehmen, die Pneu in solchen Fällen nach 6, spätestens aber nach 8 Jahren zu ersetzen. Das Herausfinden des Herstellungsda-

tum ist nicht immer ganz einfach. In solchen Fällen weiss der Pneuändler Rat.

Die Geschichte hat übrigens ein weiteres, neckisches Detail:

Bereits im Vorjahr war mir beim Schleppen des Anhängers ein seltsames Geräusch aufgefallen. Die Kontrolle der Anhängerkuppelung durch den Garagier ergab nichts aussergewöhnliches: alles i.O.

Auf der besagten Rückfahrt von Ascona aber wurden die Geräusche langsam besorgniserregend. Beim Abhängen in Belp wackelte der Haken dann auch deutlich. Die erneute Inspektion beim Garagier ergab: Alle Schrauben ausgeschlagen, die Anhängervorrichtung wackelte noch an einer einzigen Schraube.

Ich weiss, das alles kann Dir, lieber Leser, natürlich nie passieren.

Christoph Hammerschlag

Die Anfänge der SG - Bern

Zurückblättern in der Chronik der SG - Bern trifft man auf zumindest eine zuverlässige Quelle: Es war Urs Hubacher, welcher in den 70 er Jahren eine chronologische Aufzeichnung rund um den Segelflug in Bern fast lückenlos verfasst hat. Aus diesen Aufzeichnungen hat nun Peter Dürig den folgenden Kurzbericht zusammengetragen.

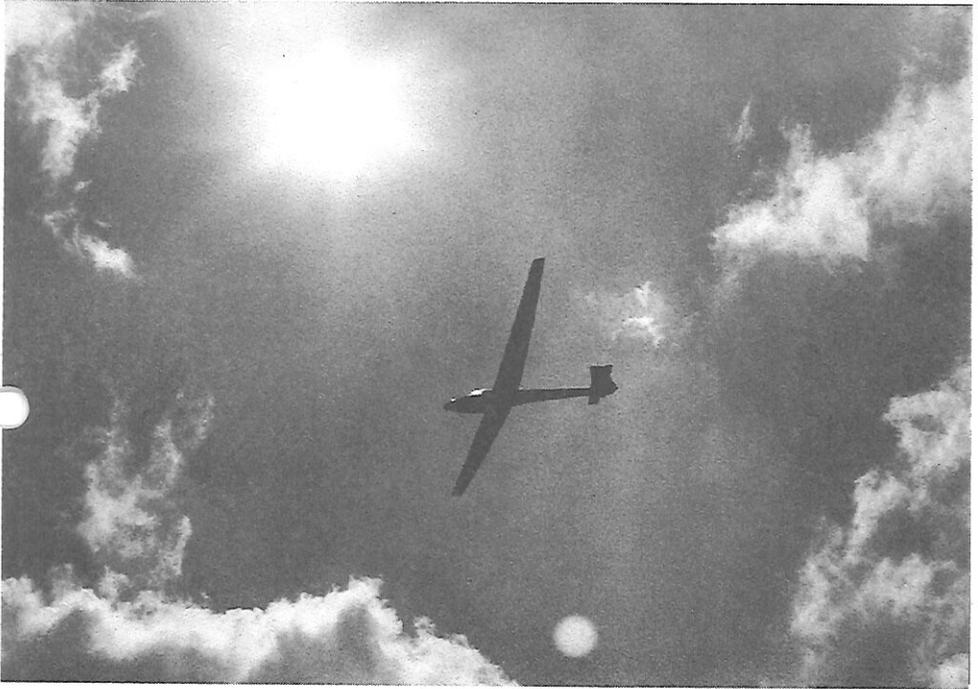
Die folgende Tabelle zeigt in groben Zügen die Entwicklung des Segelfuges auf dem Platze Bern und die Gründung der SG - Bern in der heutigen Form.

Segelflug Schweiz

- 1901: Gründung des Schweiz. Aeroclub
- 1922: 1. Kurs für Motorloses Fliegen; Gstaad
- 1924: Nationaler Wettbewerb im motorlosen Flug
- 1927: Erste Atlaniküberquerung im Alleinflug (Lindberg)
- 1931: Hangstarts werden zunehmend von Windenstarts abgelöst.
- 1931: März 1. Regelement des Luftamtes über motorloses Flugwesen
- 1936: Nationaler Segelflugwettbewerb
- 1937: Schweizer Streckenreckord 209 km (H. Sandmeier, ab Rhön)
- 1939: Flugverbot: 2. Weltkrieg
- 1940 Nur der Segelflug ist in der Schweiz erlaubt
- 1940: Höhenflugweltrekord 11'460 m (Klockner, D)
- 1945: 1. Segelflug Nationalmannschaft
- 1948: Olympia - Segelflugkonkurrenz, Samedan
- 1949: Einführung der Brillanten zu Gold - C
- 1951: Schweizerrekord absolute Höhe: 10962 (R. Comte, Johannesburg)
- 1958 Dreieckflug im Nationalen
- 1962: Wiedereinführung der Schweizermeisterschaften
- 1967: Schweizer Streckenrekord 698 km (A. Comte., Marfa/Texas - Tucson/Arizona)

Segelflug und Aviatik in Bern

- 1923: Gründung der SG - Bern als "Flugtechnischer Verein"
- 1928: Fredy Elsässer fliegt Schweizer Rekord:
Längenberg-Belpmoos, 3,5 km, 51/2 Min
- 1938: Fabrikation des Doppelsitzers S-21
- 1942: 19 von 26 schweizerischen Segelflurkursen finden im Mösli statt
5596 Starts und 262 Std durch die SG
3457 Starts und 136 Std durch die SSS (Schweizerische Segelflugschule)



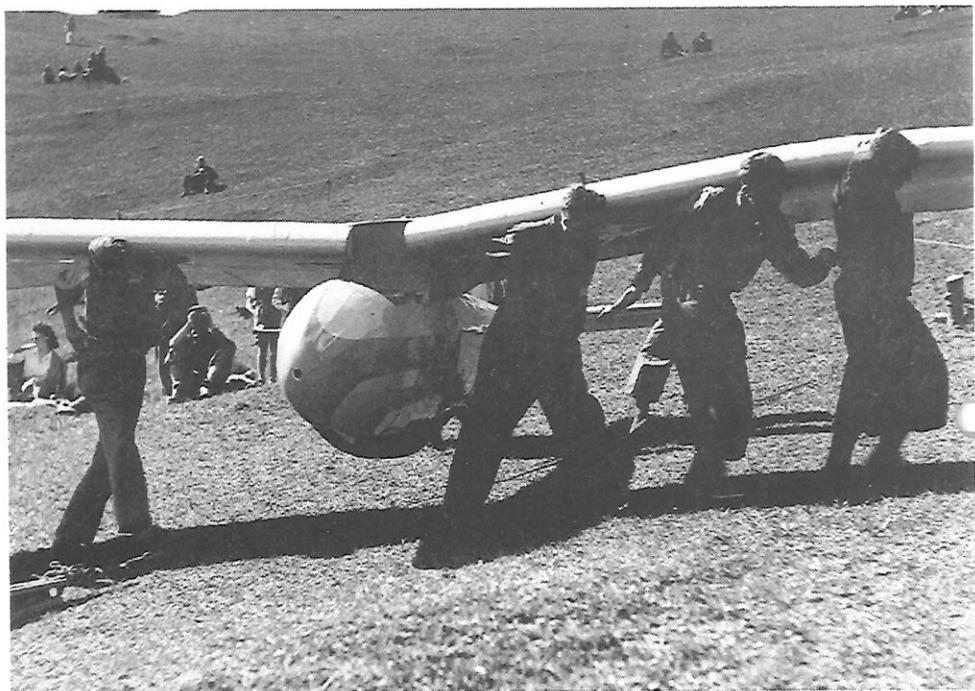
- 1947: Erstes Saanenlager (7. - 20. Juli)
- 1948: SWISSAIR fliegt Bern - London
- 1953: Erstes TAL
- 1954: Lager der SG-Bern in Courtelary
- 1954: 98 aktive Piloten in der SG Bern
- 1955: Erster Schweizer mit 3 Brillanten: Hans Nietlispach (536km)
- 1962: Föhnflug von "Zulu" über dem Thunersee (8'000 m)
- 1967: Gründung der SG-Bern in der heutigen Form

Die SG-Bern steht auf eigenen Füßen

...und fliegt schon beinahe mit eigenen Flugzeugen!

1967 war es soweit. Unter der Führung eines neuen Managers (gemeint ist der Obmann) beschloss die SG, die 9 ALPAR - Segler zu kaufen. Mit den nun insgesamt 11 Segelflugzeugen und der gecharterten Schleppmaschine Super Cup wurde schliesslich der Betrieb aufgenommen. 50 Aktive teilten sich die Flugzeuge. Auch unter eigener Führung galt die Schulung als DIE Geldquelle. Deshalb bemühte man sich um möglichst viele Schüler. Mit bis zu vier FVS - und ebensovielen Privatkursen (60 - 90 Schüler!) pro Jahr strebte die SG Bern der finanziellen Unabhängigkeit und Sicherheit zu.

Da jetzt der einzelne Pilot fühlbar (30 Baustunden pro Jahr) am "ganzen Laden" beteiligt war und wichtige Posten ehrenamtlich besetzt waren, wirkte der Betrieb viel persönlicher.



("Weles A.....loch het wider....") und ähnlich Ausdrücke dokumentierten die Verbundenheit und es lohnte sich, zum Material Sorge zu tragen, damit die Kosten und damit natürlich die Tarife nicht unnötig in die Thermik gerieten!

Die Entwicklung in fliegerischer, betrieblicher und finanzieller Hinsicht war erfreulich:

	Mitglieder (*=Schüler)	Starte Bern	Std	Starte Lager	Std	Anschaffungen
1967:	90	4222	1778			11 Flugzg, 1 Winde
1968:	152	4459	2209	638	925	Phoebus, 1. Super Cub
1969:	155 (+90*)	5353	2418	635	985	Blanik (Hangar)
1970:	160 (+60*)	3982	2352			2. Super Cub
1971:	155 (+90*)	5370	2853	528	1018	Motorsegler "Falke"
1972:	166	5224	3135			B4
1973:	164	3417	3370			1. Robin (5 Private Segler)

zum Vergleich:

1993:	131 (+27*)	2234	3251	inkl.	inkl.	20 Flugz. SG, 24 Private
-------	------------	------	------	-------	-------	--------------------------

Genauere Angaben über die Entwicklung der SG-Bern von 1973 bis 1993 folgt in einer der nächsten Ausgaben der Glider News.

Australien

Mit gutem Zureden konnte die Redaktion Ursula Husy dazu bewegen, von ihren Erfahrungen auf australischen Flugplätzen zu berichten.

Sonntag, 5.12.93, 7h35, Brisbane Airport...

... dies hatte ich mit Alex als Treffpunkt abgemacht, als ich letzten Herbst nach Australien abflog. Für den Rest der Reise hatte ich, mit ganz wenigen Ausnahmen, keinerlei feste Pläne, insbesondere wusste ich gar nicht, ob ich überhaupt segelfliegen würde. Sicherheitshalber packte ich aber doch Barograf, Fototime und GPS in mein Gepäck, denn man weiss ja nie.

Allgemein konnte ich feststellen, dass Australien ein sehr gastfreundliches Land ist (mehr davon später), was aber auch auf meine ausgewanderten Schulkollegen abgefärbt hat, denn diese wollten mich fast gar nicht mehr weiterreisen lassen.

Lake Keepit

Am 26. Oktober fuhr ich mit gemischten Gefühlen von Gladstone nach Lake Keepit. Ich brauchte für die 1500 km drei Tage. Für einen Australier wäre dies aber nur ein mittlerer Sonntagsausflug. An das muss man sich auch zuerst gewöhnen.

Auf dem Flugplatz wurde ich sogleich herzlich empfangen, und man wollte mit mir unverzüglich einen Checkflug durchführen. In Australien sind Flugbücher und Ausweise unbekannt, es zählt nur, was man vorma-

chen kann. Mir ging das aber zu schnell. Ich half daher zum Angewöhnen vorerst einmal im Flugbetrieb mit. Von den dortigen Piloten wurde mir sofort die günstige Unterkunft in den komfortablen Containern auf dem Platz organisiert, und es begann Einladungen zu hageln.

Am Freitag machte ich mit einem Fluglehrer den Checkflug mit einem Twin Astir. Gut, dass man mir einen richtigen Crack zugeteilt hatte, denn dieser konnte nun der Europäerin zeigen, wie die Könner im tiefen Süden fliegen. Mir war es nach einiger Zeit nicht mehr geheuer, und ich drängte zur Umkehr, als er mir aus Downwindhöhe immer noch Flug- und Landeplätze zeigte. So kam es, wie es kommen musste und wir produzierten wie Anfänger eine Aussenlandung auf einem Farm Airstrip (Bauernflugfeld). Für ein Motorflugzeug wäre dies ganz akzeptabel gewesen; ich aber weigerte mich, von dort ohne Flügelmann zu starten. Mein Crack sah aber auch hier kein Problem, übernahm die Sache und produzierte beim Start einen fürchterlichen "Surri", der dank meiner Mithilfe (er hatte das Ausklinken vergessen) ohne Schaden abging. Beim zweiten Anlauf ging es dann besser, nur war es nachher von hinten verdächtig still.

In Lake Keepit gehören alle Flugzeuge der Gruppe und werden nur unter der Woche an Gastpiloten vermietet, so dass man am Wochenende nicht fliegen kann. Aus die-



sem Grund fuhr ich einmal nach Narromine um mich dort umzusehen. Immerhin hin und zurück 700 km.

In der folgenden Woche konnte ich dann frei fliegen, wobei ich, da ich kein Flugzeug vorreserviert hatte, halt nehmen musste, was übrigblieb. Das heisst, dass ich dort abwechselnd LS-7, LS-4 und Hornet flog. Bei relativ starkem Wind, aber optimaler Sicht konnte ich dort drei Tage fliegen. In der zweiten Woche hatte ich mir einen Jeans Astir gebucht, da ich mich nicht dauernd an

ein anderes Flugzeug gewöhnen wollte. [Ich weder Rekorde noch grosse Leistungen im Sinn hatte, beschränkte ich mich auf Flüge von durchschnittlich 5 Stunden Dauer und 200 bis 300 km Strecke. Dass ich dabei einmal auf dem Flugplatz Gunnadah "absoff", darf auch erwähnt werden.

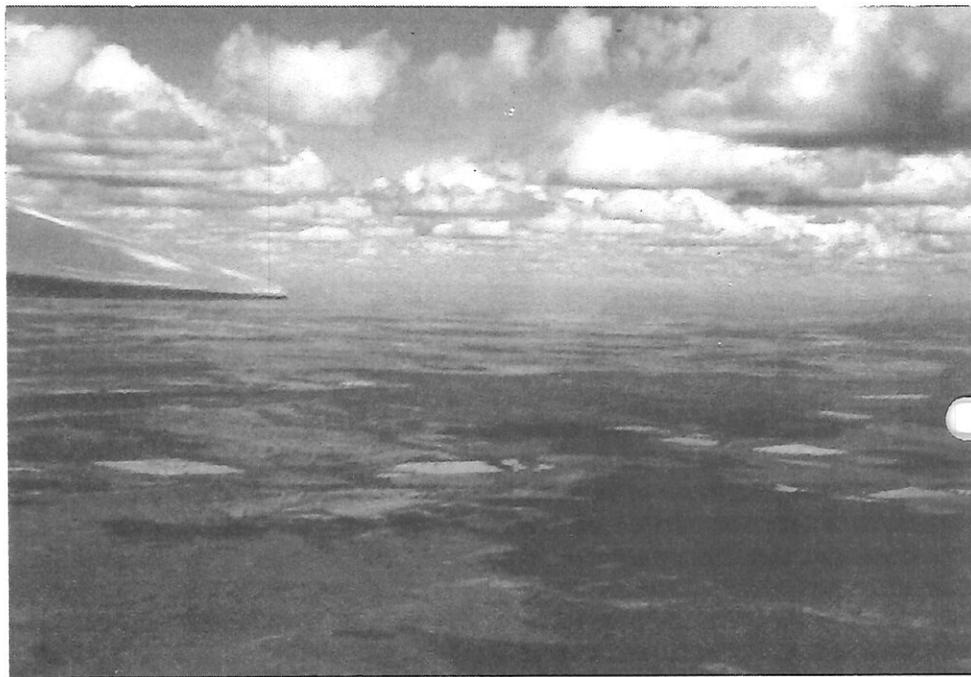
Ein Abstecher in die australische Tierwelt

Wie ja allgemein bekannt ist, gibt es in Australien Tiere, die man sonst nirgends findet. Dazu gehört das Känguruh (ein selten blödes Tier), das zwei Unsitten hat: Erstens ist es den ganzen Tag unsichtbar im Wald und verfügt über eine eingebaute Uhr, die es Punkt 15:30 h in grossen Scharen auf die Weide (=Flugplatz) treibt. Zweitens sind diese Tiere alles andere als zutraulich, und wenn eines die Flucht ergreift, saust automatisch die ganze Herde hintendrein. Dies wurde mir mit der Hornet zum Verhängnis, denn alle Känguruhs bliesen ausgerechnet dann zum Aufbruch, als ich ca. zwei Meter über der Piste war. Ich versuchte wohl aus-

zuweichen, aber wenn mehr als 50 von diesen Viechern auf der Piste herumrennen, wird die Sache schwierig (Drehklappenbremsen!). Kurz vor dem Aufsetzen erwischte ich prompt ein Tier mit dem rechten Flügel, worauf ich bei der nachfolgenden "Landung" einen Ringelpiez vollführte. Die Schäden am Flugzeug hielten sich in Grenzen (Queruder aufgeplatzt, diverse Risse am Flügel), bedingten aber einen dreitägigen Aufenthalt in der Werkstätte. Vermutlich hat auch das Känguruh überlebt, auch wenn man mir am nächsten Tag eine Pfote präsentierte, welche man auf der Piste "gefunden" haben wollte. Offenbar gelten Känguruhs in Australien als Naturereignis, denn der Schaden wurde von der Versicherung übernommen.



Dieses Beispiel aus einem Wendepunktatalog zeigt, wozu das GPS gut sein kann.



Narromine

Wie bereits erwähnt, hatte ich mich schon an einem Wochenende in Narromine umgesehen und dabei einen Checkflug absolviert. Natürlich wieder mit einem Crack, diesmal aber mit einem Superflugzeug (ASH-25). Im Klartext heisst dies, dass man mit diesem Flugzeug ebenfalls sehr tief herumfliegen kann, und die Aussenlandung einfach viel später kommt!

Aufgrund meiner Erfahrungen buchte ich diesmal ein Flugzeug zum voraus und erhielt für 8 Tage eine ASW-20, für 4 Tage einen Mini Nimbus und für einen Tag eine LS-4. Während der folgenden zwei Wochen flog ich ab diesem Platz, wobei teilweise Gewitter, Regen und später Thermikbeginn (14 h) die Möglichkeiten etwas einschränkten. War aber Thermik vorhanden, dann gerade rich-

tig! Die besten Schläuche ergaben integrierte Steigwerte von 4.5 m/sec, die Aufwinde waren grossflächiger als bei uns, und die schönen Wolkenstrassen (s. oben) luden zum "Fräsen" ein.

Ab Narromine flog ich im Schnitt 5 Std. pro Tag auf Strecken von 150 bis 490 km, wobei dort in der Regel die Flüge so angelegt werden, dass der Platz immer ungefähr in der Mitte bleibt. Bei so viel Gelegenheit zum Fliegen kann man es sich auch leisten, einmal einen Tag auszusetzen, da sich sonst Sättigungserscheinungen bemerkbar machen.

Etwas ungewohnt ist der Komfort, der hier geboten wird. Der Pilot hat eigentlich ausser Fliegen nichts zu tun, sondern wird im Auto zum startbereiten Flugzeug gefahren, nach der Landung wieder abgeholt und kann sich

sonst nach Belieben der Klimaanlage aussetzen. Dies hat aber seine Berechtigung, denn die Hitze trocknet einen regelrecht aus, was auch der Grund dafür ist, dass man gar nicht geschleppt wird, wenn man nicht mindestens 4 Liter Trinkwasser im Cockpit mitführt.

Der Unterschied zu Lake Keepit liegt hauptsächlich darin, dass die Infrastruktur in Narromine wesentlich besser ist. Es hat zwei Organisationen, eine deutsche und eine japanische, die eingekaufte Flugzeuge weitervermieten, was sich dann logischerweise auch in den Preisen niederschlägt.



Zusammenfassung

Australien ist eine Reise wert; neben dem Segelfliegen gibt es noch unendlich viele andere Dinge zu tun.

- Auch wer niemanden in Australien kennt, wird sich sofort wohl fühlen und Aufnahme finden. Auf den Flugplätzen bleibt ein Newcomer nie allein und wird bei allen gemeinsamen Aktivitäten von Anfang an integriert.

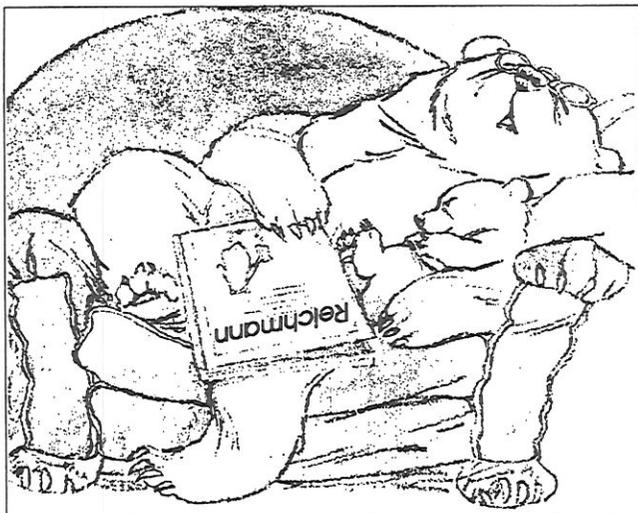
- Das australische Segelflugsystem ist gewöhnungsbedürftig. Es wird z.B. grundsätzlich Tiefschlepp gemacht (Ausnahmen für Euro-

päer möglich) und bei Aussenlandungen prinzipiell zurückgeschleppt, sofern dies irgendwie geht.

- Die australische Geographie und die gute Sicht verleiten gerne zu Fehleinschätzungen der Höhe. Infolge fehlender Anhaltspunkte wie Berge usw. muss man sich voll auf den Höhenmesser verlassen, da man den Eindruck hat, tiefer zu sein, als man effektiv ist.

- Für mich war es eine sehr gute Erfahrung mit rund 80 Stunden Flugzeit in dreieinhalb stressfreien Wochen.

Ursula Husy



Noch schnarchen beide in tiefem Winterschlaf. Doch bald geht der Kampf der grossen Bären um den begehrten Pickler-Bär wieder los, und neu nun auch der Wettstreit der Jungflieger um den Baby-Bär!

Impressum 1/94

Glider News ist das offizielle Mitteilungsorgan der Segel-
fluggruppe Bern, Postfach 7804, 3001 Bern.

Erscheinungsdaten:

Jeweils erster März, Juni, September und Dezember

Adresse für Beiträge: Peter Dürig

Sprengerweg 15, 3084 Wabern

Telefon 961 18 78 / 077 51 78 71

Eingabeschluss: Für letzte, kurze Meldungen 16 Tage vor
dem Erscheinen. Bildbeiträge unbedingt wesentlich früher!

Supervisor: Peter Dürig

Satz & Layout: Christoph Hammerschlag

Lektorat & Litho: Erwin Boschung



CAFE STEIBACH BÄCKEREI CONFISERIE

R. + S. Steiger - Steiner
Neumattstrasse 8, 3123 Belp
Telefon 031 / 819 15 65
Montag Ruhetag

«Wir lassen Sportler nicht im Stich!» Die KKB sichert grosszügige Leistungen zu angemessenen Prämien. Alle Unfälle, auch Sportunfälle sind mitversichert. KRANKENKASSE KKB, Hauptsitz, Laubeggstrasse 68, 3000 Bern, Telefon 031/350 61 11

KRANKENKASSE KKB ○○○○
CAISSE-MALADIE CMB ○○○○
CASSA MALATI CMB ●●●●



AZB
3001 Bern

Retouren:
Postfach 7804

Dabeisein, wo Sport Spass macht.



Wir machen mit.



Schweizerische
Bankgesellschaft