

*SG BERN*

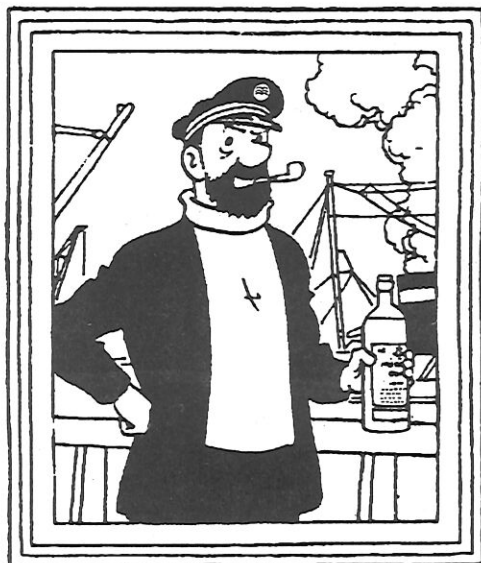
GLIDER NEWS  
MÄRZ 96

# Prov. Tätigkeitsprogramm 1996

März	1.	19.30 Uhr	Hauptversammlung, Rest Linde, Belp
	9.	09.00 Uhr	Montage
		14.00 Uhr	Schleppiloten - Rapport
		18.00 Uhr	Ansaufen
Mai	spez. Ausschreibung		Streckenflugkurs mit D. Boschung
Juni	22.6. - 20.7		Saanelager
Juli	6. - 7.		Grossegletreffen Areal SG Bern (F. Wittwer)
	13.		Saanelagerfest
August	14.		Grillparty mit Berner Aeroclub
	24.		Sommerfest auf dem Wasser (Anstelle von SG Abend)
September	15.		Ziellandekonkurrenz mit SG Thun (Bettag)
	21.	09.00 Uhr	Bautag
Oktober	19.		Jurawanderung
November	16.	09.00 Uhr	Demontage
		18.00 Uhr	Absaufen
Dezember	27.	18.00 Uhr	Altjahresapéro mit Gästen
Dez. 96 bis März 97			Weiterbildungsthemen gemäss spez. Programm (J. Beutler)
Februar 97			Schlittelpunsch/Schlöfle in Zweisimmen mit Fondue
März 97	7.	19.30 Uhr	Hauptversammlung SG Bern
	15.	09.00 Uhr	Montage
		14.00 Uhr	Schleppilotenrapport
		18.00 Uhr	Ansaufen

Vorbehältlich der Genehmigung durch die HV

# Captain's corner



# S

wie Segelflug

**S**egelflieger sind Spinner, sie pilgern bei Seegröfni oder Sauwetter auch im Winter Richtung Flugplatz, nur um den Duft von GFK zu inhalieren. Verzichtend auf Grosi's Geburtstagskuchen, Töchterchens Ballettpremiere und andere familiäre Höhepunkte, den feinen Sonntagsbraten (Ländjäger und Coca tun's ja auch), den wohltemperierten Mouton Rotschild, kämpfen sie über der Bütschelegg um 23,4 cm Höhengewinn!

**E**ngeln gleich, egoistisch, exzentrisch, ekstatisch, euphorisch, eigenbrötlerisch, enthusiastisch, erwartungsvoll, entrückt, eingebildet, eingeweiht, eingerostet, eisern, engagiert, entschlossen erheben sie sich in die Luft.

**G**urten, Gurnigel, Gantrisch, Guggershörli, Grimsel, Grossglockner.....GPS weist den Weg!

**E**igentlich gibt es ganz nette Leute in der Segelfluggruppe Bern.

**L**uft, des Segelfliegers Element

**L**aden in der Mitte (bewährt sich auch sonst im Leben)

**L**andungen sind gelungen, wenn:

- die Hirnerschütterung ausbleibt
- weidendes Vieh unbehelligt
- vorgesehene Landefeld getroffen
- Fahrwerk ausgefahren
- Flugzeug wie ein Ei abgestellt.

**U**ngeduld zeichnet den Piloten aus nach der ach - so langen Winterpause.

**G**uter Start in die Saison 1996 wünscht euch

Ever Präsi: Peter Dürig

# Jahresbericht des Präsidenten und der Ressortchefs für das Jahr 1995

## Berichte/Zusammenfassungen über highlights und/oder auch Sturmtiefs in den einzelnen Bereichen:

### Präsidium (P. Dürig)

Das Jahr 1995 darf in der Rückschau als ein ausserordentlich aktives Jahr bezeichnet werden. In unzähligen Sitzungen und Zusammenkünften innerhalb und ausserhalb der SG Bern, in Kommissionen und bei Behörden kennzeichnen die Arbeit im Vorstand. Der Lohn der Arbeit sei hier in kurzen Zügen aufgezeichnet.

- Der langgehegte Wunsch nach einer längeren und damit sichereren Startbahn konnte nach flotten Verhandlungen von M. Wymann mit der Städt. Liegenschaftsverwaltung realisiert werden.
- Der Ersatz des Motorseglers wurde zügig an die Hand genommen und die SG verfügt nun über ein (gefragtes) Flugzeug für die Abdeckung diverser Bedürfnisse.
- Die Rettung des historischen Filmmaterials dürfte zur Saison 1996 hin abgeschlossen werden. Es gingen Spenden im Gesamtbetrag von über 23'000 Fr. ein.
- Der Anbau der Villa Thermik nimmt konkrete Formen an und die neue Heizung für den kommenden Winter ist in Sichtweite.
- Die neuen Betriebsvorschriften, insbesondere die den heutigen Verhältnissen angepassten Flugbetriebsvorschriften dürften dieses Jahr zum Tragen kommen.
- Die Finanzierung der SG ist dank

der Transparenz der neuen Betriebskostenrechnung gesichert.

- Die gesellschaftlichen Anlässe stehen auf ein reges Interesse.
- Die freundschaftlichen Beziehungen zu andern Gruppen konnten vertieft werden.
- Und.. last but not least... das Zusammengehörigkeitsgefühl, das Klima in der SG hat sich, dank Euch allen, spürbar verbessert. Daran wesentlich beteiligt sind bestimmt auch meine Vorstandskollegin und die Vorstandskollegen, welche nachfolgend nun über die Aktivitäten in ihren Ressorts berichten.

### Motorflug / Vizepräsidium (P. Keller)

Im Kreise der Schlepp-Piloten hat es Zuwachs gegeben. Es sind dies die drei folgenden Piloten:

- Escher Alain
- Honegger Stefan
- Furrer Beat

Entgegen einem alten Prinzip, neue Schlepp-Piloten zuerst eine Saison auf dem Belpmoos die ersten Gehversuche machen zu lassen und nachher in Saanen einzusetzen, hat man, um einerseits einen Pilotenmangel in Saanen auszugleichen und andererseits die gute Qualifikation der drei Kandidaten betrachtend, sich dazu entschlossen, sie



direkt in Saanen in den Schleppbetrieb einzuweisen. Die dabei erreichten Resultate waren sehr erfreulich. Im Anschluss an das Lager konnten alle drei Kandidaten die notwendige Einweisung auf dem Belpmoos erfolgreich beenden.

Eine weniger erfreuliche Angelegenheit war die Feststellung, dass der Robin HB-EYN Zylinderkopfrisse aufwies. Diese sind eine Folge einer zu raschen Abkühlung des Motors nach dem Klinken, wenn der Pilot mit zu geringer Leistung in den Sinkflug zum Flugplatz zurück übergeht. Es sei an dieser

Stelle nochmals darauf hingewiesen, dass auch während des Sinkfluges mit genügend Motorleistung, d. h. im grünen Bereich (ca. 2200 U/Min.), zum Platz zurückgeflogen werden muss, um solche Schäden zu verhindern. Die daraus resultierenden Kosten belaufen sich immerhin auf ca. Fr. 10'000.- bis 12'000.-!

Der Motorseglerunfall hätte auch nicht sein müssen und hätte weit schlimmere Folgen haben können. Wir sind in dieser Angelegenheit mit einem blauen Auge davongekommen!

Zum Saanenlager:

Das Lager 1995 war in fliegerischer wie auch in gesellschaftlicher Hinsicht ein Erfolg. Man bedenke, dass mancher Pilot bezüglich Testflüge, FAI-Leistungen und Wettbewerbsflügen voll auf die Rechnung kam. Ebenso fand sicher auch mancher Plauschpilot seine Erlebnisse und wenn dann aus der mustergültig geführten Lagerküche ein guter Duft auf den Rollweg hinüber wehte, konnte man sich auf einen krönenden Abschluss des Tages freuen! In finanzieller Hinsicht war das vergangene Lager infolge der guten Wetterverhältnisse ebenso ein Erfolg, was die Lagerleitung dazu bewegt, die Tarife für das Jahr 1996 beizubehalten. Die Startzahlen, ohne Einrechnung der Überflüge, sind gegenüber 1994 um 31%

und die totale Schleppzeit ist um 22% angestiegen.

Etwas mehr zu Denken gaben die verschiedenen Unfälle und Zwischenfälle während sowie auch ausserhalb der Lager. Hier seien allen Piloten wieder einmal die Themen Luftraumüberwachung und natürlich auch allgemeine Sicherheit in Erinnerung gerufen!

### Sekretariat (Stefan Honegger)

Die Aktivitäten im Sekretariat fanden im 1995 wie gewohnt hinter den Kulissen statt. Dazu gehörte vornehmlich das Erledigen der Korrespondenz für den Vorstand, sowie das Vorbereiten der Info-Versände und Rechnungen. Rund 2'500 Briefsendungen wurden verschickt respektive 9'000 Blatt Papier verarbeitet. Dank einer guten internen Infrastruktur konnten trotz dieser hohen Stückzahlen die Kosten tief gehalten werden (nur Fr. 0.70 pro Briefsendung).

Sozusagen im Nebenamt konnte das neue SG-Abrechnungsprogramm im Frühling 95 dem produktiven Betrieb übergeben werden. Das Implementieren der SG-Tarifstruktur stellte sich als nicht ganz einfach heraus. Supportaufgaben bei EDV-Problemen, sowie das Aufbereiten und Drucken der Rechnungen konnte dank dem guten Knowhow von Hansruedi Schmid stets speditiv erledigt werden.

Das ist die Vergangenheit. Für die Zukunft wünsche ich mir für die SG weiterhin möglichst wenig Administration und dafür umso mehr wundervolle Fluglebnisse.

### Flugbetrieb (Fritz Bhend)

In der vergangenen Flugsaison konnten dank der guten Witterungsverhältnissen viele lehr-

reiche Leistungs- und Plauschflüge durchgeführt werden. Besonders erfreulich waren die vielen absolvierten Test- und Weiterbildungsflüge unserer Jungpiloten. Dass dies in unserer Gruppe wiederum unfallfrei möglich war, darf speziell erwähnt werden. Ausserdem gratulieren wir Role Bieri zur bestandenen Fluglehrerprüfung und wünschen ihm viel Erfolg für die zukünftige Tätigkeit.

Dankbar nehmen wir den persönlichen Einsatz der freiwilligen Helfer an, ohne welche unser Gruppenbetrieb nicht möglich wäre!

### Chef Unterhalt (Willy Wittwer)

In der Saison 95 wurde offenbar weniger risikofreudig geflogen, also auch weniger Schäden und vor allem keine Unfälle verursacht.

Abgesehen von unsachgemässer Behandlung des Materials wie:

- zuwenig Vorsicht beim Hangarieren,
- extrem kurze Landungen mit GfK - Flieger auf Hartbelag,
- Capot am Fensterausschnitt öffnen ohne vorher zu entriegeln,
- landen mit dem Motorsegler im hohen Gras, mit hohem Schaden,
- nachschleifen von wichtigen Anhängerbestandteilen etc,

lebten doch die SG-ler mehr oder weniger der Sorgfaltspflicht nach. Die Neuerung (Bereitschaftstafel mit HIL Ordner) hat nun fast jeder begriffen. Der Chef Unterhalt (früher Materialwart) bittet alle SG-ler dringend um genaues Studium und Einhaltung der Weisung 8. Nur so können wir eine lufttüchtige Flotte bewegen.

Im Oktober 95 traf unser kurzentschlossen gekaufter Motorsegler HB - 2280 ein. Ein guter Entscheid, der MS wird rege geflogen. Die 25 Stunden-Kontrolle ist bereits

durch. Übrigens - bitte keinen Wettbewerb mehr, wer den ersten Schaden macht - dieser ist bereits repariert (eingestauchte Radverschalung).

### Kassier I (Klaus Gasser)

Der Kassier hat (neben der Verbuchung der unzähligen Posten) die Aufgabe dafür zu sorgen, dass immer genügend Geld vorhanden ist, um die Aktivitäten der Segelfluggruppe zu bezahlen. Aus Mitgliederbeiträgen und Flugrechnungen haben wir im Jahre 1995 rund dreihunderttausend Franken eingenommen. Damit haben wir unter anderem finanziert:

Investitionen

- Ersatz des Motorseglers (Fr. 100'000.-)
- Planierung des neuen Startfeldes (Fr. 10'000.-)

Aufwendungen

- Versicherungen (Fr. 46'000.-)
- Betriebsstoffe (Fr. 37'000.-)
- Flugzeug-Unterhalt und Unfallreparaturen (Fr. 45'000.-)
- Pachtzins für Landefeld (Fr. 22'000.-)

### Kassier II (H.R. Schmid)

Vorgeschichte:

Als Kassier II ist es bekanntlich meine Hauptaufgabe, sämtliche Flüge abzurechnen, sowie alle weiteren anfallenden Rechnungsstellungen vorzunehmen und Fluggutscheine zu verkaufen. Als ich durch Gerd Wenger für die Übernahme dieses Amtes angefragt wurde, war meine erste Frage: Benötige ich für diese Tätigkeit einen PC? Gerd Wenger verneinte und erklärte mir, dass es darum gehe, alle Unterlagen zu prüfen und so vorzubereiten, dass sie profimässig durch

Datypistinnen in die EDV eingelesen werden könnten. Unsere Rechnungsstellung laufe über ein Programm, das bei der Firma LOSINGER-INFORMATIK installiert sei und auch dort betreut werde. Meine Aufgabe sei es auch, alle Rechnung nach erfolgtem Ausdruck bei LOSINGER zu versenden. Ich war beruhigt, denn meine Kenntnisse in der EDV waren damals gleich null, und einen PC besass ich auch nicht.

Beruflich konnte ich später einige EDV-Kenntnisse erwerben, ich interessierte mich für die Möglichkeiten, die ein PC anbietet und kaufte mir sogar ein Occasion-Notebook. Die Situation in der SG veränderte sich schnell. Gegen Ende der Flugsaison 94 wurde uns mitgeteilt, dass LOSINGER-INFORMATIK auf Ende des Jahres 94 liquidiert werde. Die Abrechnungen im bisherigen Stil waren somit nicht mehr möglich, und die SG musste sich sofort nach einer neuen Lösung umsehen.

Flugsaison 1995:

Zu Beginn der Saison 95 hatten wir noch keine neue Lösung. Ein zuverlässig scheinendes PC-Programm war zwar evaluiert, benötigte jedoch so viele Anpassungen an unser kompliziertes Rechnungssystem, dass es bei Saisonbeginn noch nicht zur Verfügung stand und die im Winter 94/95 vorgesehenen Versuchsläufe hatten nicht stattfinden können. Erst ca. 1 Monat nach Flugbeginn stand uns das neue IKARUS 25 genannte PC-Programm zur Verfügung und wurde auf meinem inzwischen neu angeschafften und ausgebauten PC installiert. Da gleichzeitig meine Pensionierung bevorstand, erklärte ich mich bereit, alle erforderlichen Eingaben wie Stammdaten, laufende Flugdaten und Einzelrechnungen selbst vorzunehmen. Dank der fachmännischen Unterstützung durch Stefan Honegger ist es gelungen, IKARUS 25 zufriedenstellend

einzusetzen und verschiedentlich auch noch anzupassen. Die Verwendung von IKARUS 25 in der SG-Bern darf sicher als sehr einschneidende und weitreichende Neuerung der vergangenen Flugsaison bezeichnet werden, die meiner Charge ein völlig neues Profil verliehen hat. Dank Installation von IKARUS 25 ins Notebook konnte die Saanenlager-Abrechnung zum Teil schon während des Lagers eingetippt werden, aber als weitere Neuerung standen uns dadurch auch alle Stammdaten während des Lagers zur Verfügung.

Schwachstellen zeigen sich auch heute noch im Programm, und einige Programmänderungen müssen noch erfolgen und sind schon eingeleitet. Aber der Einsatz von IKARUS 25 während der Flugsaison 95 hat uns gezeigt, dass auch ein relativ kompliziertes Verrechnungssystem erfolgreich auf einem gewöhnlichen PC betrieben werden kann und kein Grossrechnersystem benötigt wird. Der langen Rede kurzer Sinn, die Einführung von IKARUS 25 in der SG-Bern möchte ich fast als historischen Schritt bezeichnen, der die Arbeit des Kassiers II umfassend und grundlegend verändert hat.

Auch an dieser Stelle nochmals ein grosses MERCI an Stefan Honegger, ohne dessen unermüdliche Hilfe und Instruktion ich es kaum geschafft hätte.

Beisitzerin, Kulturtätschmeisterin  
(Jacqueline Stampfli-Klemensberger)

SG-Bern: die gemütlichen, gesellschaftlichen, kameradschaftlichen Stunden. Sie gehören zum Vereinsleben - wie die Blüten zur Blume. Sie müssen gehegt und gepflegt werden, sonst welken sie und werden bald uninteressant und verkümmern. Italo-SG-Abend, An- und Absauferei, Saanenlager mit allen kleinen und grösseren

Festivitäten, Aero-Club Abend, ZLK mit Thuner SG, als Höhepunkt das Altjahresessen mit Fliegertaufe- alle diese Stunden der Gemütlichkeit sind UNSERE Blüten des Vereinslebens. Zum Gelingen dieser Anlässe werden vorgängig ein Mehrfaches an Zeit von Helfern und Helferinnen und meiner Wenigkeit investiert. Ich möchte mich bei dieser Gelegenheit bei allen emsigen Bienen, die mich tatkräftig unterstützten, ganz, ganz herzlich bedanken. Kritik, Anregungen und Ideen nehme ich gerne entgegen, um ein allen gerecht werdendes Tätigkeitsprogramm zu bieten.

### Infrastruktur (Marc Berthoud)

Für mich ist es kaum zu fassen: Kaum hat das Jahr 1995 begonnen, ist es schon zerronnen!

Trotz der monatlichen Vorstandssitzungen mit häufig ellenlangen Traktandenlisten, die uns jeweils stundenlang beschäftigt haben, bleibt ein gutes Gefühl zurück. Den Umgang unter allen Vorstandsmitgliedern habe ich immer als sehr angenehm empfunden, die Zusammenarbeit hat mich gefreut.

Nebst meiner seit Jahrzehnten anfallenden Sisyphusarbeit, dem Falten aller Gruppenfallschirme im Teamwork mit Toni Fuchs, gab es für mich im vergangenen Jahr drei Schwerpunkte:

1. Baubeginn des Anbaus Villa Thermik. Wie Ihr ja selber sehen könnt, nimmt die Idee aus dem Jahre 94 langsam konkrete Gestalt an. Ich möchte an dieser Stelle allen Kolleginnen und Kollegen herzlich danken für Ihren grossen Einsatz, den sie bis jetzt geleistet haben und hoffentlich auch weiterhin unermüdlich leisten werden! Ich bin überzeugt, dass wir auf diese Weise zur Freude aller diesen Anbau zu einem guten Abschluss führen können.

2. Nach jahrelangen Vorbereitungen ist der grosse Moment für die SG Bern gekommen. Das grosse Feld neben unserem Hanger, das jahrzehntelang durch den Landwirt Ringgenberg bebaut wurde, steht zu unserer Verfügung!

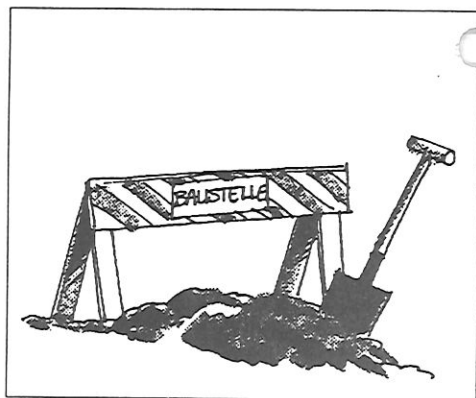
Das Terrain ist im Herbst bereits umgepflügt, plantiert und angesät worden durch Herrn Ringgenberg.

Endlich werden wir genügend Raum haben für die Montage und das Bereitstellen unserer Flugzeuge. Wir werden in Zukunft beim Start sogar ohne die Beine anziehen zu müssen über die Gürbebrücke eindrehen können, ein wesentlicher Beitrag zu mehr Sicherheit. Gleichzeitig tragen wir bei zu einer weiteren Lärminderung im Raume Muri, Kehrsatz und Belp.

3. Bautag 95

Trotz einer eher mässigen Beteiligung wurde ein grosses Arbeitspensum erfüllt. Ich möchte speziell das Zurückschneiden der Büsche sowie das Umstreichen der Villa Thermik in ein helles Blau erwähnen. (Die Liebhaber der Version Schokoladenbraun mögen's mir verzeihen).

Ich hoffe sehr, dass die SG Bern auch 1996 so gut zusammenhält und wünsche allen eine gute Flugsaison.



# Segelfliegen in Fayence

Von Roger Müller

In einer Serie möchte ich den SGlern die Segelflugbasis Fayence, welche sich im Departement Var in Südfrankreich befindet, vorstellen. Da ich im Technologie Park Sophia-Antipolis (Alpes-Maritimes) eine Stelle gefunden habe und Fayence nur 35 Minuten entfernt ist, ist dieses ausserordentliche Flugfeld in der Zwischenzeit zu meiner zweiten Homepage geworden. Es ist das grösste Segelflugzentrum von ganz Europa, das heisst der Segelflugclub Fayence erfliegt eropaweit die meisten Segelflugstunden pro Jahr! Letztes Jahr waren es 23'000 Flugstunden - mit anderen Worten: Täglich werden in Fayence durch das ganze Jahr im Schnitt 63 Flugstunden erreicht. Die klimatischen Bedingungen sind schlichtwegs unerreicht und der Flugzeugpark sehr umfangreich (Ka-8 bis ASH-25). Geflogen wird das ganze Jahr hindurch, ohne Winterpause. Streckenflüge um die 300km sind bereits ab Februar unter bestimmten meteorologischen Voraussetzungen möglich. Mehrere voll Angestellte sind als Fluglehrer, Mechaniker und Sekretärinnen tätig, um einen reibungslosen Flugbetrieb zu garantieren. Fayence ist eine hervorragende Trainingsbasis und wird deswegen von vielen international bekannten Spitzenpiloten geschätzt. Fayence ist Homepage von Federico Blatter (Schweizermeister), Beat Bünzli (Weltrekordhalter), Gilles Navas (Vize-Weltmeister), Philippe Conil und Kunstflug Nationalmannschaftsmitglied Pierre Albertini, um nur einige zu nennen. Im April, der regelmässig Wellenflugtage bietet, sind jeweils mehrere deutsche Spitzenpiloten anwesend.

Meine Berichtreihe wird folgende Themen abdecken:

Fayence - der ideale Platz für:

- Umfangreiche Grundausbildung
- Lange Lokalflüge
- Grosse Streckenflüge und Weiterbildung
- Virtuosen Kunstflug und Weiterbildung

Fayence - alle Möglichkeiten des motorlosen Fluges:

- Thermikflug
- Hangflug
- Wellenflug
- Konfluenzflug

Fayence - der Ganzjahressegelflugplatz:

- Fluglehrer
- Infrastruktur
- Originale

Fayence - Cote d'Azur, die Familienferienregion:

- Sehenswürdigkeiten
- Ausflüge

Ich hoffe mit meinem Bericht Neugier in der SG zu wecken und eventuell den einen oder anderen bald einmal in Südfrankreich empfangen zu können. Für Auskünfte kann ich unter ++33/92'94'75'78 erreicht werden. To be continued...

# Das Wellenlager - Erlebnisbericht

Links vor mir züngelt Sie schon wieder...die berühmt-berüchtigte Grimselschlange. Rechts vor mir erhebt sich der Blasen, ein langgezogener, gerader Bergrücken. Seit der Flugplatz Münster aus unserem Sichtfeld verschwunden ist, spielt das Vario von Zeit zu Zeit etwas verrückt. Es pendelt zakig zwischen der unteren Hälfte und dem oberen Anschlag hin und her. Auch der Geschwindigkeitsmesser scheint heute nicht so genau zu wissen was er anzeigen soll. Die Nadel bewegt sich locker um plus minus 20 km/h. Aufgepasst! Nur nicht zu langsam fliegen, denke ich. Im Hangschleppflug entlang des Blasen beruhigt sich die Situation - wie erwartet und erhofft - rasch. Nach einem Vorbeiflug mit Kehre am Ende des Hanges und mit konstant positivem Vario klicke ich aus. Die Maule sticht steil hinunter zum Flugplatz Münster - gut macht er das, der Alain der SG Courtelary. Ich führe die DG-300 Bravo Victor nahe am Hang in Achterschleifen hin und her. Dank des konstanten Steigens gewinne ich rasch an Höhe. Am Funk höre ich: "Niner Mike zwischen Blasen und Grimsel auf 3100 in der laminaren Strömung." Nun ist auch der Rest der Piloten, die in Münster geblieben sind, davon überzeugt: "Heute ist wieder Wellentag".

Genug der Hangfliegerei, ich richte den Bravo Victor auf und steche mit etwa 150 km/h gegen den Wind an. Ueber mir sehe ich den Niner Mike, welcher steckengerade seine Nase in den Wind gestellt hat und nun praktisch an Ort davonsteigt. Ein kurzes Schütteln, hochziehen, drei Kreise mit pendelnder Geschwindigkeitsanzeige und dann...Schwupp - Totenstille. So, fürs erste haben wir's geschafft. Ich bin in der lami-

naren Strömung. Heute war es wirklich schulbuchmässig einfach.

In der Mitte des Tales fliegend kann ich nun die Geschwindigkeit auf minimales Sinken zuruecknehmen. Super, dem Bravo Victor gefaellt das und er bedankt sich mit konstantem 1,5 m/s Steigen. Emanuel aus Zug ist mit seinem Niner Mike bereits auf 4000 m angekommen. Zürich Delta erlaubt uns weiterzusteigen bis auf 6000 m. Zum Glück habe ich den Sauerstoff getestet und meine Maske dabei, denke ich. (Wie sich dann nach dem Lager in Bern herausstellen wird, hätte ich die neu gekaufte SG-Maske gar nicht gebrauchen dürfen, da bekannte, technische Mängel bei diesem Typ bestanden. Gut, dass ich zuvor so einsichtig gewarnt worden bin !?).

Auf 3800 m stülpe ich die Sauerstoffmaske über Mund und Nase. Ein bisschen kalt ist es nun bereits geworden. Zum Glück hat man bei der DG-300 die Füsse an der wärmenden Sonne. Das hilft einen unangenehmen und unerwünschten Drang im Segelflieger zu verhindern.

Aus der in der Zwischenzeit komfortabel angewachsenen Höhe gewinne ich nun eine komplette Übersicht des aktuellen Wetters. Wahrscheinlich sind wir heute die einzigen Segelflieger, die in der Schweiz segeln können. Das Obergoms befindet sich nämlich genau in der Mitte eines grossen Wolkenloches. Das Unterwallis scheint bedeckt zu sein, wie auch das Mittelland. Gegen das Tessin könnte es einige Löcher haben. Diese spezielle Wettersituation bedeutet "Achtung", denn aus der Theorie weiss ich, dass sich solche Wolkenlöcher manchmal innert kürzester Zeit wieder schliessen können. Wenn der unvorsichti-



ge Segelflieger in einem solchen Moment noch auf 7 oder 8000 Metern ist hat er Pech gehabt.

Ich beschliesse deswegen für mich selbst, nicht über 4500 m zu steigen. In der Zwischenzeit sind noch vier andere Segler zu uns vorgestossen, darunter auch eine ASH-25 mit Denis Rossier, unserem BFK-Leiter am Steuer. Die Aussicht ist schlicht überwältigend. Eine Bergspitze folgt der anderen bis an den Horizont. Im Nordosten erkenne ich den Furkapass und etwas weiter dahinter ist ja bereits der Oberalp. Vor mir erhebt sich das mächtige Finsteraarhorn. Im Westen stehen als eindruckliche Pyramide und Spitze das Weisshorn und das Matterhorn. Diverse Lenticularis stehen alle parallel zueinander in der Gegend von Visp. Von hier aus könnte sich der geübte Wellenflieger mit noch etwas mehr Höhe nun auf einen Wellenstreckenflug begeben.

Nach einigem Hin- und Herpendeln zwischen 4000 und 4500 Metern - ohne Klappenbenützung sinkt es nicht mehr - habe ich das Gefühl, dass sich das Wolkenloch doch recht verkleinert hat. Ich beschliesse den wunderschönen Wellenflug nach mehr als einer Stunde abzurechnen und mich unter der Wolkendecke richtung Münster zu begeben. Dies ermöglicht auch den anderen Piloten, sich sicher durch das Wolkenloch hinunterzuschrauben. Da doch ein Pilot es nicht unterlassen konnte bis auf 7000m zu steigen, wird es für ihn recht heikel sicher abzusinken.

Am Abend sind glücklicherweise alle Segler sicher zurück in Münster, und jeder kann von einem eindrucklichen Flugerlebnis erzählen.

Die Equipe, die uns am Morgen richtung Briger Bad verlassen hatte, wird beim Anhören all des Erlebten ganz neidisch und



*Domgruppe, Matterhorn und Weisshorn. Altocumulus lenticularis zeigen den Standort der Wellen an.*

jeder wünscht sich trotz der anfänglich schlechten Prognose, doch in Münster geliebt zu sein. Dieses Neidphänomen kann übrigens noch an drei weiteren Tagen mit zum Teil denselben Piloten erneut beobachtet werden. Ich hoffe, jeder zieht daraus seine Schlüsse, und anstatt sich das nächste Mal irgendwo mit einem Vorwand zu verkriechen, gilt umso mehr der Merksatz: Auch wenn die Prognosen nicht die besten sind - ohne zu versuchen weiss man NIE wie es hätte werden können.

Mein Flugbuch beweist dies auf eindrückliche Weise, denn zwischen dem 15. und dem 26.8. erlebte ich 5 wunderschöne Wellenflüge. An diesen Wellentagen montierten die meisten Piloten am Morgen nicht einmal ihr Flugzeug...

## Der BFK - eine Kurzübersicht

Der BFK in Münster war für mich ein sehr eindrückliches Lager, das ich jedem Piloten der SG Bern bestens empfehlen kann. Der BFK vereint für zwei Wochen eine grosse Segelfliegergemeinde aus der ganzen Schweiz. Am BFK I kann jeder Pilot der SG, der ein gültiges Brevet hat, teilnehmen. Das Ziel des Kurses ist die Weiterbildung im Bereich Strecken- und Alpensegelflug.

Denis Rossier verstand es als Kursleiter hervorragend, eine gute Atmosphäre zu kreieren. Unterstützt wurde er von diversen freiwilligen Fluglehrern, Schlepppiloten und BAZL-Vertretern. Sogar aus Frankreich war ein Profifluglehrer von der Pilotenschmiede St. Auban anwesend.

Am Morgen geht es jeweils mit dem Debriefing des vorangehenden Tages und einer Theorielektion los. Ein Pilot, welcher einen



*ASK 21 vor Rhonegletscher, Furkastrasse und Hotel Bellevue*

speziellen Flug zu verzeichnen hat, erzählt den Anwesenden vom Erlebten. Kritische Situationen werden auch besprochen. Danach findet die Theorielektion statt. Jeder Lagerteilnehmer ist in eine Gruppe eingeteilt und fliegt mehrere Flüge im Doppelsitzer mit einem erfahrenen Fluglehrer, um die Theorie in der Praxis zu üben. Bei solchen Doppelsteuerverflügen kann enorm viel von der grossen Flugerfahrung der Lehrer profitiert und weitergegeben werden.

Aussenlandetraining im Motorsegler wird auch jeden Tag für eine Gruppe Piloten angeboten. Da der Motorsegler in Sion stationiert ist, ergibt sich eine etwas lange Anreise. Die Übungen sind jedoch Gold wert. Der Ideenaustausch mit anderen Piloten ist auch sehr nützlich und hilft den einen oder anderen Grundsatz, der in einer Segelfluggruppe vorhanden ist, in Frage zu stellen. Ich denke hier beispielsweise an die Segelflieger mit Wölbklappen, die in diversen Gruppen erfolgreich eingesetzt werden. Das Thema Doppelsitzer und Ausbildungsflüge ist auch immer sehr aktuell und es wird viel darüber diskutiert.

Dank dem umfangreichen Doppelsitzerangebot können während des Lagers auch die verschiedensten Maschinen GRATIS ausprobiert werden. So flog ich zum Beispiel auf dem ersten DuoDiscus, der in die Schweiz geliefert wurde - ein Traumflugzeug, wie in der Zwischenzeit nun sicher die meisten SG-ler bestätigen können. Auch zwei Versionen der neuen DG 500 waren anwesend, eine davon für Akro! Auch den Janus C konnte ich während des Lagers mehrere Male selbst durch die Walliser alpen steuern.

All diese Vorteile geniessen zu können ist nicht selbstverständlich und ich hoffe, dass alle Segelfluggruppen weiter miteinander arbeiten und Flugzeuge für solche Weiterbildungslager zu Vorzugskonditionen (war-

um eigentlich nicht gratis?) zur Verfügung stellen.

So profitieren nämlich alle davon, und die Kosten für ein solch ausserordentliches Lager könnten stark reduziert werden. Ein BFK-Lager erlaubt auch Piloten von kleinen Gruppen mit limitierten finanziellen Mitteln, mal in einer ASH 25 lautlos durch die Alpen zu gleiten. Wer kann da schon nein sagen?

## Dank

Ich möchte mich beim Vorstand der SG Bern und speziell beim damaligen Präsidenten Markus Wyman herzlich bedanken, dass mir in unkomplizierter Weise und sehr kurzfristig eine DG-300 für den BFK zur Verfügung gestellt wurde. Einen grossen Dank geht auch an Roland und Kathy Bieri, die mir grosszügigerweise ihr Auto (mit Schleppkupplung!) für 2 Wochen ausliehen. Als Junior und Student - mit limitierten finanziellen Möglichkeiten - ist man für die Teilnahme an einem BFK auf vielseitige Hilfe angewiesen. Ein grosses Merci an alle, die zum Gelingen dieser Weiterbildung mitgeholfen haben.

Roger Müller

# Alpines Segelflug-Windenlager in Ambri, Herbst 95

Mit insgesamt 37 Piloten aus 9 Schweizer Segelfluggruppen weilten Maurice Ducret, Lorenz Egli, Marc Hauser und Edi Rupp für eine Woche oder länger in Ambri.

Das vom SSFV ausgeschriebene Lager auf dem ehemaligen Militärflugplatz in Ambri-Piotta dauerte vom 18. bis 30. September 95. Unter der grossartigen

Leitung von Fredi Herbert wurden aus müden Segelflugpiloten besessene Hangflieger. Mit Ausnahme eines Tages konnte durchgehend geflogen werden. Bei verhangenem Himmel hatte die Schulung vorrang, Marc Hauser und fünf weitere Piloten erwarben dabei das Windenbrevet. Die im Herbst typische Nordföhnlage setzte in der letzten Woche ein.

Wellen- und Thermikflüge ab der Winde waren beinahe an der Tagesordnung. Den Höhenrekord mit 6550m erzielte Bruno Camenzind, leider aber ohne Barograph. Viele Flüge führten ins Wallis, wobei ein paar Segelflieger das KOSIF missachteten (Artillerie-Schiessen im Bedretotal).

Mit ausgedehnten Flügen erlebten die Berner-Jungs zum vierten mal die einzigartige Ambiance der Tessiner Alpen. Das ASK-21 bewährte sich erneut als Hochleistungs-

pferd, der B-4 kam leider nicht so zum Zuge. Irgend ein Trottel konnte das Capot nicht richtig verriegeln, der Nordföhn tat sein übriges und das Scharnier war ausgerissen (Reparatur bereits erfolgt).

Mächtig erschrak Maurice auf der Autobahn, richtung Ambri, als es hinter ihm ei-



nen grossen Knall gab, und Marc im Scherbenhaufen lag. Was war geschehen?

"Beim Schliessen des hinteren Seitenfensters verklemmte sich die Scheibe und durch die entstandene Spannung zerbrach das Glas in tausend Stückelchen". Dieser Schaden sollte unterdessen von Marc Hauser behoben sein. Unser tolles Peugeot - Zugfahrzeug erlebt so seinen zweiten Frühling...Ha Ha.

Dieses schöne Lager kam nur durch die gegenseitige Kameradschaft zustande. Im folgenden möchten wir dem Lagerleiter, den Fluglehrern Erwin Lehmann und Felix Walser sowie den Windenfahrern und allen

Helfern danken. Für die unkomplizierte Benützung des Flugmaterials danken wir dem Vorstand der SG-Bern herzlich.

Die Herbstlager sind zu einer festen Institution geworden. Die Möglichkeit, unsere Segelflugsaison in den Herbst zu verlängern, eröffnet auf der Südseite der Schweiz faszinierende Möglichkeiten.

Das nächste Herbstlager findet vom 16. bis 27. September 1996 unter der gleichen Leitung statt.

Maurice Ducret & Lorenz Egli

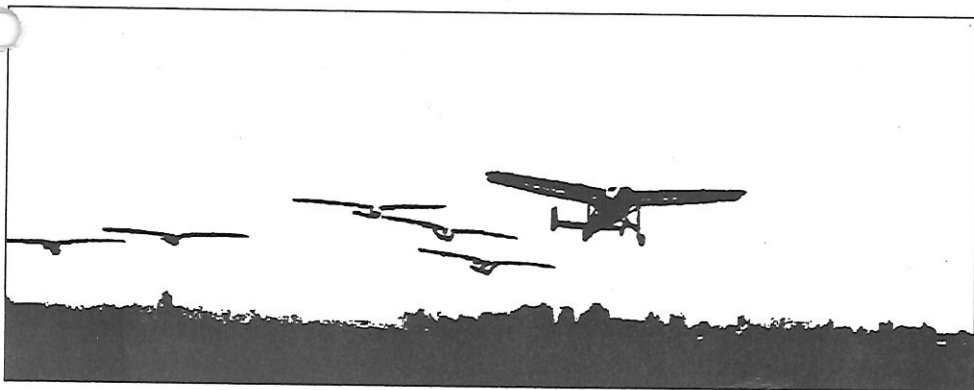
## Flugzeugschlepp

Aus der Aerorevue 1947 sowie mit Bildmaterial von Hugo Stocker und aus den Boschung Laboratories Co.

Die Bewohner unserer Bundesstadt Bern erlebten vor kurzer Zeit ein seltenes Schauspiel. Wer vom Gedröhn eines Motorflugzeuges angezogen seinen Blick nach oben wandte, gewährte statt der erwarteten ein-

zelen Maschine einen Schwarm von fünf Segelflugzeugen, die in sauberer Keilform von einem einzigen Motorflugzeug geschleppt wurden.

Fünf Segelflugzeuge von einem einzigen



Motorflugzeug geschleppt, das ist doch nicht möglich, werdet ihr sagen. Und doch ist es so. Ende Juli wurde auf dem Flugplatz Belpmoos von der Schweizerischen Segelflugschule der erste derartige Schleppflug unter der Leitung von Hermann Schreiber durchgeführt. Gewiss, die Schwierigkeiten waren nicht gering, aber dank der sorgfältigen Vorbereitung und dem fliegerischen Können der Piloten liessen sie sich überwinden.

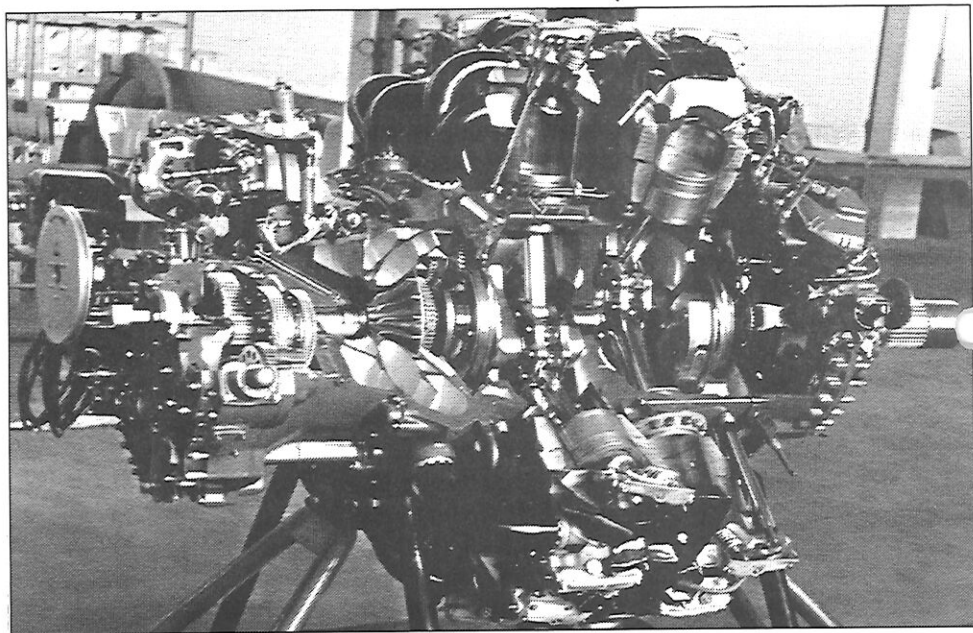
Die Technik des Schleppfluges ist an sich auch noch gar nicht so alt. Erst im Frühjahr 1931 hat sich die Deutsche Rhön-Rossitten-Gesellschaft systematisch mit der Entwicklung dieser Startmethode für Segelflugzeuge zu befassen begonnen. Rasch erkannte man aber dann die grossen Möglichkeiten, die in ihr lagen, und im April 1932 wurde auch in der Schweiz der erste Schleppflugkurs durchgeführt. Dazu hatte man damals

noch den bekannten Segelflieger und Fluglehrer R. Kronfeld kommen lassen.

Schnell machten sich dann unsere Segelflieger diese Startart zu eigen, und bereits im Februar des folgenden Jahres schleppte der Sportflieger Fretz den bekannten Piloten und Konstrukteur Willy Farner über die Alpen von Zürich nach Mailand. Eine Leistung, die die ganze Welt in Staunen versetzte und für die Willy Farner die internationale Fliegertrophäe 1933 verliehen wurde.

Bald war der Flugzeugschlepp Allgemeingut unserer Segelflieger geworden, und manch einer verdankt sein C-Brevet dieser Startmethode.

Vereinzelt waren auch bereits schon Doppelschleppflüge durchgeführt worden, doch wurde diese Methode erst so recht bekannt durch die Vorführungen am internationalen Flugmeeting in Dübendorf 1937. Als Attraktion wurden hier zwei Zweierstaffeln und



*Wright - Cyclone - Sternmotor, wie er im "Pelican" zur Anwendung kam.*

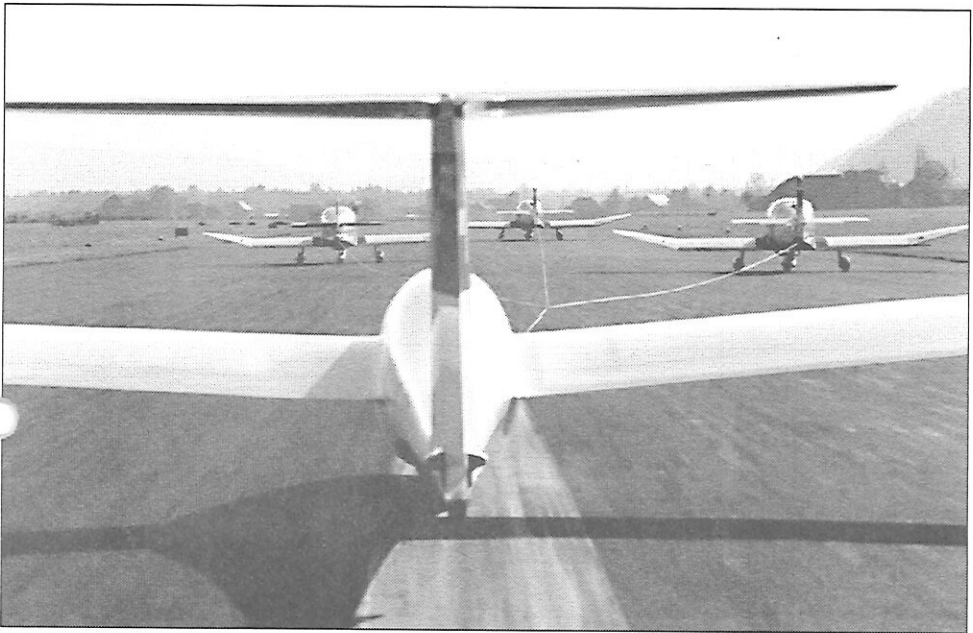


eine Dreierstaffel vorgeflogen. Die Staffeln waren auf einem anderen Flugplatz gestartet und zeigten bei ihrem überraschenden Erscheinen wirklich ein selten schönes Bild. Durch den Ausbruch des zweiten Weltkrieges wurde diese Entwicklung plötzlich und erbarmungslos abgebrochen, und der Schleppflug existierte nur noch als stiller Wunschtraum so vieler Segelflieger. Wie so viel Nützliches und Schönes, fand leider nur allzu bald auch der Segelflug seinen Missbrauch im Rahmen des grauensvollen Ringens. Statt dass die schlanken Segler über den ziehenden Wolken über prächtige Lande fliegen konnten, wurde dieser herrlichste aller Sporte zum Trabanten der Kriegsmaschine.

Grosse Gleiter wurden gebaut, diese voll-

gepfropft mit Invasionstruppen oder mörderischen Waffen und ausgesandt über fremde Lande, um dort Tod und Verderben zu streuen. Auch diese Gleiter waren, an Motorflugzeuge gekuppelt, ins Feindesland geschleppt worden, worauf sie sich lösten und im Gleitflug niedergingen. Bei diesen Operationen wurden bereits bis zu drei Gleiter an ein Motorflugzeug gehängt. Doch endlich ist nun dieser Krieg zu Ende und das Flugzeug darf wieder seiner ursprünglichen Aufgabe dienen: die Menschen einander näher zu bringen.

Beim Schlepp von mehreren Segelflugzeugen hat jedes einzelne ein eigenes Seil, das direkt zur Schleppmaschine läuft, wobei diese aber verschiedene Längen haben. So war z.B. beim Fünferschlepp das



*Nachdem gewisse Fluglehrer aus der SG Bern immer schwergewichtiger wurden, stellten diese in verdankenswerter Eigeninitiative ebenfalls hochinteressante Schleppversuche an, welche von der OSTIV (Bericht vom 15. 11. 87) wohlwollend, von der damaligen SG-Regierung hingegen mit etwelchem Muskelspiel kommentiert wurden. (Boschung Labs. Co.)*

Seil der ersten Maschine 70 m lang, die der zweiten zwei Maschinen je 90 m und die der beiden hintersten je 110 m. Dass solche Flüge von den Piloten maximale Konzentration und sehr hohes Können fordern, ist klar. Oft trennen im Flug nur wenige Meter eine Maschine von der andern, und nicht immer ist die Luft schön ruhig.

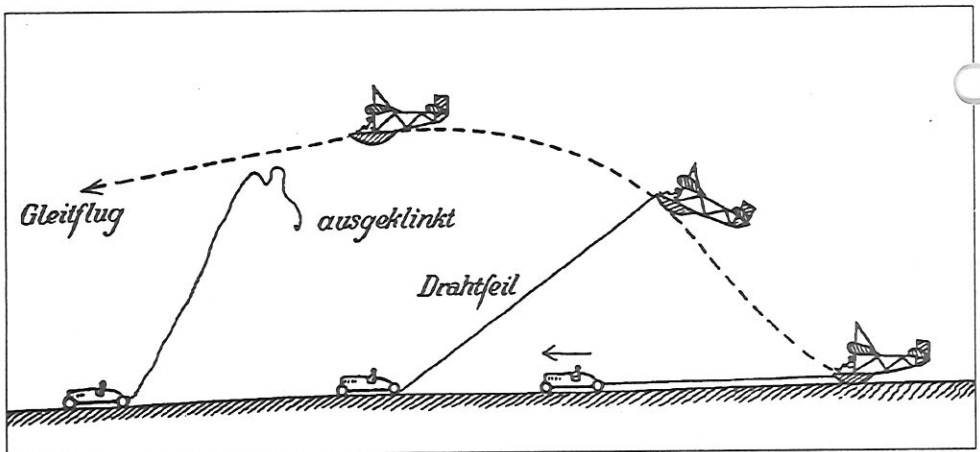
Die grössten Schwierigkeiten entstehen beim Start, d.h. beim Anrollen der Flugzeuge bis zu deren Abheben. Die nach vorn zusammenlaufenden Seile haben die Tendenz, die Segelflugzeuge nach innen zu ziehen. Das bedingt, dass alle Maschinen sehr eng gestaffelt starten müssen, wobei die Seile der hinteren Maschinen unter den Flügeln der vorderen durchlaufen. Eiserne Disziplin jedes einzelnen Piloten ist nötig, um hierbei gefährliche Situationen zu vermeiden.

Selbstverständlich muss zur Durchführung solcher "Massenschleppflüge" auch die geeignete Schleppmaschine vorhanden sein. Bei den Versuchen auf dem Belpmoos

stand dazu das von den Flugzeugwerken Pilatus in Stans entwickelte und gebaute Spezialflugzeug SB - 2 "Pelican" zur Verfügung, das auch hierbei wieder einmal seine vorzüglichen Start- und Steigeigenschaften unter Beweis stellte. Für die Fünferstaffel der Segelflugzeuge hatte die Sportfliegerschule Bern drei S-18 Leistungsflugzeuge und zwei Doppelsitzer S-21 zur Verfügung gestellt. Beides sind bewährte Konstruktionen des Schweizer Jakob Spalinger. Das Schleppflugzeug flog Alparpilot P. Robert, während die Segelflugzeuge von den Piloten Hermann Schreiber, Max Kramer, Walter Frei, Raymond Gerber und Theo Ausderau geflogen wurden.

Hoffen wir, dass mit diesen Versuchsflügen der Anfang zu einer neuen und erfolgreichen Friedensentwicklung unserer Sport- und Segelfliegerei gelegt worden ist.

Eduard Brun, Aerorevue 1947



# Segelfliegen in Südafrika

## Bericht von Markus Wymann

Am 17.12.95 stieg ich in Kloten in eine Boeing 767 ein und entfloh den ungemütlichen -5 Grad C. Die erste Etappe endete in Tel Aviv, wo ich am nächsten Morgen dann eine kleine Reise nach Jerusalem und Betlehem unternahm. Dieser Tag wird mit vergessenen bleiben, sieht man doch dort die verschiedensten Gegensätze, einerseits sehr Religiöses, gleich um die Ecke ganze Armeen. Mich verwundert es jedenfalls nicht, wenn dort dauernd brodeln. Nun stieg ich aber glücklich in die 747-400 ein und freute mich auf den Flug nach Johannesburg. Die meiste Zeit schlief ich dank drei Sesseln herrlich. So stieg ich am Morgen frisch und fröhlich aus und fuhr mit dem Taxi Richtung Johannesburg. Dort besichtigte ich eine Goldmine und die 2,5 Millionenstadt. So richtig gefallen hatte es mir als Landgäuer nicht, und so verwundert es niemanden, dass ich jetzt Lust hatte, die Dash 8 zu besteigen und an meinen Zielort Kimberley zu fliegen. Kaum war ich aus dem Flugzeug, begrüßte mich Andreas Hirzel, der schon eine Woche Südafrika genossen hatte. Ab Mittwoch fliegen wir uns einen Ventus CM (ZS-GTS), um die Segelflugjagdgründe in Südafrika zu erforschen. Im Laufe des Abends lernte ich auch unsere deutschen Segelflugkameraden Walter Binder, Alexander Müller (ihm hat es vor drei Jahren die ASW22 in Saanen verhaselt), Hartmut Lodes und Jan Krüger kennen. Sie flogen uns mit zwei ASH 25 (27m Spannweite, eigenstartfähig) nur so um die Ohren.

Am 20.12.95 startete ich zum ersten Mal mit einem eigenstartfähigen Segelflugzeug,

und das gleich in Südafrika. Da die Pisten sehr lang sind und ich über einige Motorflugerfahrung verfüge, klappte alles sehr gut, den Ventus flog ich ja auch nicht zum ersten Mal. Navigieren aber tat ich hier schon zum erstenmal, und ohne GPS und Zander-Rechner (übrigens ein Superinstrument) wäre ich wohl schnell mal in den Busch gesauert. Die Geografie ist ziemlich gleich, einzige Hilfen sind die wenigen Flüsse und Straßen. Da aber die Sicht sehr gut ist, konnte ich mich bald auch am Boden gut orientieren. Die Region um Kimberley ist sehr flach, Landwirtschaft ist nur möglich, wenn bewässert wird. Beherrscht wird die Landschaft, wie schon in Johannesburg, von den vielen Minen. In Kimberley wurde aber nicht nach Gold, sondern nach Diamanten gebuddelt. Das "Big Hole" zeugt von einer wilden Vergangenheit. Diamanten werden in Kimberley heute nur noch in einer kleinen Mine hinter dem Flugplatz gefunden.

Fliegerisch ging es am 24.12. erstmals richtig auf Strecke, da der Motor die vordern zwei Tage etwas Pflege nötig hatte (dank unseren Freunden vom örtlichen Aero Club konnte die Reparatur rasch ausgeführt werden, die Freundlichkeit der Schwarzen und Weissen ist übrigens gewaltig). Mein dritter Start in SA führte mich zuerst in den Nordwesten nach Karuman und dann in den Südwesten nach Douglas und zurück nach Kimberley, gut 500 km in knapp 6 Stunden. Am 26.12. wählte ich den Norden aus und umrundete im Blauen Vrybourg und flog dann wieder Richtung Douglas an den Startplatz zurück, 650 km zeigte der

Zander. Am 28.12 flog ich gegen die Grenze zu Botswana via Bloemhof und Smitsdrift nach Kimberley, der Zander war trotz grossen Strecken im Blauen mit den 700 km ganz zufrieden. Die grösste Höhe über Grund war etwa 3500m. Am 30.12 kam es noch besser, in gut 8 Stunden flog ich nach Schweizer Reneke im Norden, dann nach Süden zum Hendrik Verwoerd Dam (2. grösste Staumauer in Afrika) und wieder nach Hause. In Verwoerd flog übrigens Martin Neukom aus Schaffhausen. Der Rechner zeigte 766 km mit 95km/h Schnitt, trotz grossen Strecken im Blauen. Nach einer kurzen Silvesternacht ging ich dann im neuen Jahr sogleich wieder mit dem Glider TS, wie uns der Tower immer aufrief, in die Luft. Nach den ersten mühsamen Kilometern in 200 - 600m Grund (Inversion) fliegend kämpfte ich mich nach Vervoerd Dam durch. Dort angekommen starteten die Piloten dort erst gerade. Ich fotografierte und flog mit besser werdender Thermik, endlich gab es

Wolken, nach Norden mit Ziel wieder Schweizer Reneke Flugplatz (im Nachhinein wäre ein Umkehrflug in die Kalahariwüste die richtige Entscheidung gewesen!), dort kam ich mit 135 km/h Schnitt an und brauste zur letzten Wende östlich von Kimberley los. Edenburg wäre die letzte Wende gewesen, aber heftige Gewitter im Zielgebiet und entsprechende Fallwinde liessen um 17 Uhr 200 km vor den 1035 km die Streckenhoffnung jäh enden. So ging ein 800km langer schöner Flug nach 8h21 zu Ende, um die letzten Höhenmeter zu erhalten brauchte ich als einziges Mal den Motor. Meinen Abschiedsflug um die TMA/CTR Kimberley machte ich am 3.1.1996. Am 5.1. fuhren Res und ich mit dem Anhänger nach Kapstadt zurück. Dort besuchten wir noch die Weinbaugebiete von Stellenbosch, Kapstadt selbst sowie das Kap der Guten Hoffnung. Am 6.1. erfolgte der Heimflug via Johannesburg -Tel Aviv nach Zürich. Am Sonntagnachmittag erreichten



wir mit der guten alten SBB unseren Heimatflughafen Belp.

Mit 45 Stunden im Flugbuch und vielen sehr schönen Erlebnissen gewöhnten wir uns von 38° C an die hiesigen Wettererscheinungen. Der Aufwand für diese Reise war beträchtlich, gelohnt hat es sich auf alle Fälle. Das Land auch ohne Segelfliegen zu erleben kann ich allen bestenes empfehlen: Südafrika ist eine Reise wert.

## Bericht von Res Hirzel

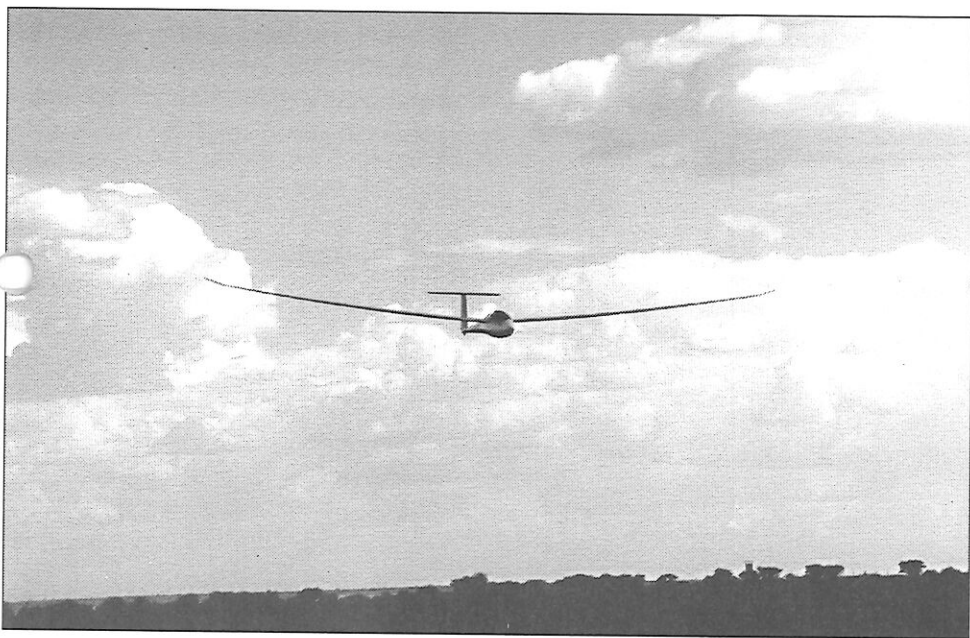
Meine Reise begann am 12.12.95 bei -2 Grad in Bern. Am 13.12. traf ich um 10 Uhr in Kapstadt ein, wo das Thermometer bis 15 Uhr auf 40 Grad anstieg.

Ich übernahm von der Vermieterin den Ventus-CM ZS-GTS, um am nächsten Morgen früh die Fahrt nach Kimberley unter die Räder

zu nehmen. 970 km auf der linken Strassen-  
seite aber im rechtsgesteuerten Auto mit der  
linken Hand die Gänge schalten nach dem  
gleichen Schema wie in Europa war schon  
eine ziemliche Umstellung. Während etwa  
700 km Strecke regnete es leicht, Tempera-  
tur ca. 25 Grad, also angenehm zu fahren.  
Am nächsten Tag in Kimberley halfen mir  
die deutschen Segelflieger den Ventus zu  
montieren und Dieter Memert, Mitflieger von  
Walter Binder erklärte mir den Zander.

Die erste Woche in SA brachte leider viel  
Regen. Im Norden bei Mmabatho standen  
die Felder unter Wasser, entsprechend tie-  
fe Basishöhen konnten ausgenutzt werden.  
Später einmal hörte ich Ueli Preisig auf  
123,45. Er konnte in den ersten zwei  
Wochen in Mmabatho gerade zwei Flüge  
machen.

Das Wetter besserte sich langsam, und mit  
dem Eintreffen von Markus Wyman waren  
die Bedingungen leidlich gut, wir flogen an  
allen Tagen über 500 km.





Das grösste Problem um die heiss ersehnten 1000 km zu fliegen waren die mangelhaften Wetter-Informationen. Eine Meteorologin auf dem Flugplatz konnte uns keine brauchbaren Hinweise geben. Die Wetterprognose am Fernsehen zu verstehen erforderte etwas mehr als Schul-Englisch-Kenntnisse.

Die grossen Streckenflüge müssen entlang dem Hitzetief ausgeschrieben werden. Die Wahrscheinlichkeit von Gewittern beträgt dann etwa 25%. Am Morgen bläst der Wind aus N bis NW, somit sollte der erste Wendepunkt im S bis SE liegen.

Die Empfehlungen über die ideale Strecke gingen zwischen den ortsansässigen Segelfliegern und Walter Binder (Inhaber zweier Weltrekorde) diametral auseinander, was uns das richtige Ausschreiben nicht eben erleichterte.

Am 1. 1. 96 lag der Trog des Hitzetiefs NW-SE. Dies haben wir aber erst am Abend erfahren, als die eine deutsche ASH-Elite

mit mehr als 1000 km Strecke zurückkehrte. Das Wetter für grosse Flüge war seit Jahren nicht mehr so schlecht, die Niederschläge seit langem nicht mehr so intensiv. Im Osten des Landes trat ein Fluss über die Ufer und es gab 157 Todesopfer.

Auch von den anderen Flugplätzen in SA aus gelangen keine grossen Flüge. Ich hatte oftmals Funkverbindung mit Walter Eisele und Fredy Schaffner, die von Hendrik Verwoerd Dam aus flogen.

Ich finde wie Märku ebenfalls, SA sei ein Super-Ferienland. Sehr ungewohnt für mich war Weihnachten mit Temperaturen um 3 Grad.

Die Rassentrennung ist aufgehoben, wenigstens auf dem Papier. Die schwarze Bevölkerung lebt ausserhalb der Städte in riesigen Wellblechhütten-Siedlungen. In den Restaurants sieht man fast nur Weisse, trotz der für uns sehr tiefen Preise sind sie für die Schwarzen zu teuer.





# Ohne Rotax geht es auch

Der 11. Januar war einer mehr in einer schier ewig langen Reihe von Nebeltagen. Doch das Reizwort Föhn im Wetterbericht liess mich aufforchen und immer wieder nach der Wetterentwicklung schauen.

Als ich schliesslich im Laufe des Morgens bei der Alpar anrief und reservierte, herrschte auf dem Mösli erst eine Sicht von 300 Metern. Bis am Mittag waren daraus aber schon stolze 8 km geworden, so dass ich um zwei Uhr Richtung Süden abflog. Ich war bestens ausgerüstet mit den kampferprobten Bärenfell-Unterhosen, den heizbaren Stiefeln usw.

Zuerst versuchte ich mein Glück etwas nördlich des Stockhorns, wo gelegentlich eine erste Welle steht, dann über der Stockhornkette und weiter das Simmental hinauf. Aber

vorerst wollte sich die Kiste mit nichts zum Steigen bringen lassen, ausser mit dem Rotax. So übte ich an verschiedenen einschlägigen Stellen um die Spillgerten, vor dem Albristhorn und weiter südlich, immer so zwischen 2000 und 2500 Metern. Als sich auch hinten in der Lenk nichts überzeugendes tun wollte, war ich schon am aufgeben. Als letzten Versuch drehte ich südöstlich vom Wüstätthorn gegen Süden, wo ich am Trüttlisbergpass (Mondlandschaft) eindrückliche Schneefahnen entdeckt hatte. Und da war plötzlich alles klar. Schnell war wieder einmal der Rotax abgestellt, und ab 2400 m stieg ich gemütlich und ruhig mit 2-3 Metern. Vor mir standen die Berner Alpen, von Süden her in dicke Wolken verpackt. Gegen den starken Wind schlich ich scheinbar zentimeterweise Richtung Spitz-



horn. Schon bald konnte ich aus 3500 m auf die Wolken vor mir hinunterblicken. Kurz darauf waren die 4000 durchstiegen, und am Vario standen satte 4 Meter. Es wurde Zeit für den ersten Einsatz der Stiefelheizung. Auf 4750 m über dem Spitzhorn hatte ich kein richtiges Steigen mehr. Südwestlich, in schätzungsweise 6000 m, stand eine dünne Lenti. Ich steuerte ein kleines Kreislein, und fand mich ruckzuck über der Lenk wieder. Wieder stand ich in kräftigem Steigen. Während ich den unendlichen Luftraum um mich herum beobachtete, ohne irgendwo ein Flugzeug zu entdecken, und daran dachte, dass ich jetzt wohl Genf aufrufen müsste, war ich schon auf 5000 Meter gestiegen, für mich definitiv die Grenze ohne Sauerstoffanlage, und auch dies nur für ganz kurze Zeit. Mit 2,5 Metern am Vario brach ich ab und schaute, dass ich wieder in gesündere Höhen kam. Nun flog ich noch einige Zeit im Saanenland herum, fand da und dort wieder Steigen, liess mich

dann das Simmental hinuntertreiben, um noch etwas am Stockhorn hin- und herzupolieren. Dazu hatte ich Zeit, die glänzenden Gipfel, die sich bis an den Horizont erstreckten, zu bewundern. Zwischendurch beobachtete ich die Wetterentwicklung im Mittelland, und hörte ich am ATIS, dass am Flugplatz wettermässig alles in Butter war. Als ich nach zweieinhalb Stunden wieder Belp zuflog, herrschte dort eine recht trübe Situation, aber es war noch unproblematisch. Mit allerhand wilden Zuckungen meldete sich freundlicherweise auch wieder der liebe Rotax, und ich konnte den FL-100 airlinerlike auf der Piste 14 beenden.

Am nächsten Tag standen die Zeichen weiterhin auf Sturm. In der Zeitung war anderntags sogar von Orkan die Rede. Spontan liess sich der Walti von meiner Schule überreden, und auch der Falke war wiederum frei.

Diesmal war einiges an Handarbeit gefragt, um den Einstieg zu finden. Etwa eine Stun-



de lang mussten wir die Rotoren ausbohren, bis es plötzlich, wiederum praktisch über Lenk, ruhig wurde und das Vario stramm nach oben zeigte. Der Walti hatte zum Glück alles ganz cool genommen, und freute sich nun mit mir über das einmalige Erlebnis, in völliger Stille über alle Wolken gehoben zu werden.

Als wir wiederum bei 5000 Metern abbrechen, stand das Vario immer noch fast am Anschlag. Obschon wir also nur wenige Minuten über der kritischen Höhe verbracht hatten, bekam ich während des ersten Teils des Abstiegs einen deutlichen Fingerzeig, was einen oberhalb der bekannten 4000 Meter erwartet, wenn man kein Sauerstoffgerät zur Verfügung hat. Zum Glück war mein Unwohlsein nur von kurzer Dauer. Aber ich werde meine Höhenfestigkeit nie wieder ausprobieren. Es geht unglaublich schnell...

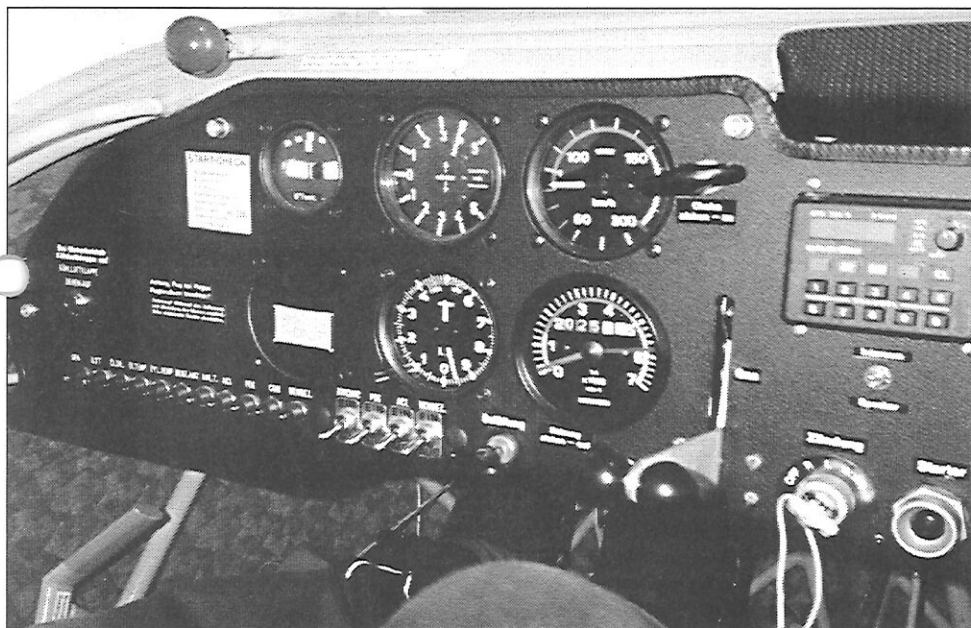
Unterdessen ist auch eine mobile O<sub>2</sub>-Anlage bereit (danke, HP).

Zuletzt möchte ich noch denjenigen danken, welche die gute Idee hatten, den Mose bei der Alpar überwintern zu lassen. So kann doch die arme, leidende Fliegerseele auch während des Winters zu etwas Erfrischung kommen.

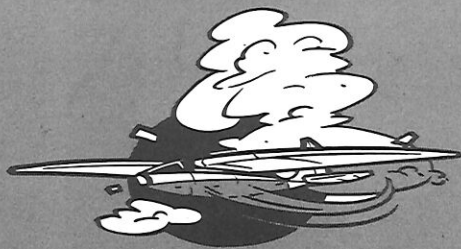
Christoph Hammerschlag

#### Windwerte in Knoten

	11.1.	12.1
1500m	200°/25	220°/20
3000m	180°/30	180°/35
5500m	200°/40	190°/50
9000m	240°/40	200°/75



# Wie sie jetzt nicht ins Strudeln geraten.



Bei Kranken- und Unfallversicherungen erleben Segelfliegerinnen und Segelflieger oft eine Bruchlandung. Zuviel Versicherungsschweiz und umwölkte Kosten-Leistungs-Verhältnisse behindern die klare Sicht. Da sorgt die ARTISANA von Anfang an für eine günstige Thermik. Beispielsweise werden auf der ganzen Welt Pflege- und Spitalkosten inklusive Rücktransport in die Schweiz übernommen. Und mit dem Fitnesspass vergütet Ihnen die ARTISANA pro Ka-

lenderjahr Fr. 300.- an ein regelmässiges Fitnessstraining. Interessiert? Telefon 031 925 81 11. ARTISANA Kranken- und Unfallversicherung, Geschäftsstelle Bern, Ey 19, 3063 Ittigen.

**ARTISANA**

Die Krankenkasse, die für Sie da ist.

Eine neue Publikation:

## In Bern-Belp fliegen gelernt

Sie sitzen am Steuerknüppel von vielen Flugzeugen: Pilotinnen und Piloten, die auf dem Berner Flughafen fliegen gelernt haben, viele von ihnen ehemalige und heutige Segelflieger. Wie sind sie Pilotin oder Pilot geworden? Welches ist heute ihre Tätigkeit? Was empfehlen sie jungen Leuten, die ebenfalls fliegen lernen wollen? Ein neues, reich illustriertes Aviatikbuch von Rolf Ellwanger gibt Auskunft.

Ein ideales Geschenk für Fliegerenthusiasten, Fluginteressierte und Passagiere, Piloten Pilotinnen und Flugschüler, Leute, die gerne hinter die Kulissen blicken, aber beispielsweise auch für Politikerinnen und Politiker.

Umfang 100 Seiten, viele farbige Bilder. Unter anderem mit einem Verzeichnis der Schweizer Flugschulen.

Preis Fr. 34.- plus Porto. Bestellungen an:

Rolf Ellwanger, Redaktor  
Postfach 229, 3073 Gümligen  
TEL 077 52 65 76 oder 031 951 55 82, FAX 031 951 55 87

## Impressum 1/96

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

Erscheinungsdaten: Jeweils erster März, Juni, September und Dezember.

Redaktion: Christoph Hammerschlag Rubigenstr. 16, 3123 Belp  
Tel. 031 819 35 58. Eingabeschluss: Für letzte, kurze Meldungen 16 Tage vor dem Erscheinen. Bildbeiträge mindestens zwei Wochen früher.

Inserate: Rita Pirro Litho: Erwin Boschung



PP  
3001 Bern

Retouren:  
Postfach 7804



Reiseversicherungen «passepartout»

  
**Schweizerische Mobiliar**  
Versicherungsgesellschaft

macht Menschen sicher

Generalagentur Belp Chr. Schmutz  
Telefon 031 818 44 44

#### UNSERE DIENSTLEISTUNGEN

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



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

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

