

*SG BERN*

GLIDER NEWS  
SEPTEMBER 96

# Termine

September	13./14./15.		Windentage auf dem Belpmoos
	14.		Ziellandekonzurrenz mit SG Thun/Grillparty
	15.		Passagierflüge
	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			Schlittelpausch/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	Ansauen

## Impressum 3/96

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

# Captain's corner

Liebe Vereinsmitglieder  
Liebe Freunde des Segelflugs

Seenenlager ade, es lebe das neue Möstli!  
Wie die Zugvögel ist auch die Segelfluggruppe wieder in die heimatlichen Gefilde zurückgekehrt. Zum Überwintern? Wohl kaum!

Ganz neue (Start-) Perspektiven erwarten seit dem Saanenlager die aktiven Pilotinnen und Piloten. Unsere neue Startpiste präsentiert sich (dank dem feuchten Wetter zu Beginn des Saanenlagers) in prächtigem Zustand. Ziemlich genau auf der Höhe des bisherigen, alten Startplatzes stellt man als Benutzer des neuen Startfeldes fest, dass man sich mit dem Segelflugzeug bereits in der Luft befindet. Dies hat den Vorteil, dass man sich nach einer Wendeschleife bereits 200 m über dem Platz befindet und somit auch die Lärmemissionen wesentlich reduziert werden. Neben dem verbesserten

Sicherheitsaspekt in Bezug auf die etwa parallel zur Graspiste verlaufende neue Startrichtung haben wir nun viel mehr Platz für den Aufbau der Flugzeuge, das Abstellen der Schlepper und für das Aufdecken der Campingtische!

Und wem haben wir dies alles zu verdanken?

Vorab ist es Ernst Lobsiger, welcher schon früh Kontakte mit dem Landpächter Hans Ringgenberg pflegte. Die Gunst der Zeit erkennend, brachte schliesslich Markus Wymann die Verhandlungen mit der Lie-

genschaftsverwaltung der Stadt Bern und der Alpar zum glücklichen Abschluss. Die mühsamen Planierarbeiten von Bauer Ringgenberg waren von Erfolg gekrönt, so dass nun das neue Starfeld eine neue Ära in der Segelfluggruppe einläutet. Allen, auch den fleissigen Steineauflesern, die zum guten Gelingen dieser Sache beigetragen haben, danke ich an dieser Stelle nochmals ganz herzlich.

Euer Präsi  
Peter Dürig



# Saanenlager 1996

Die Abwesenheit eines ausgedehnten Azorenhochs hatte zur Folge, dass verschiedene Wetterfronten durch das Saanenland gesteuert wurden. Bei eher mittelmässigem Wetter ist das diesjährige Saanenlager unfallfrei über die Bühne gegangen. Dies nicht zuletzt dank dem disziplinierten Verhalten unserer Mitglieder sowie auch der Teilnehmer der Segelfluggruppen Biel, Lägern, Montagnes Neuchâtelaises, Pilatus, Skylark und Winterthur wie auch unserer Gäste.

Hier die wichtigsten Brennpunkte in Kürze:

- Von insgesamt 29 Lagertagen, einschliesslich 2 Umzugstage, konnte an 18 Tagen geflogen werden. An einigen davon hätte der Ausdruck "Man ist in die Luft gegangen" besser gepasst!
- Total waren 122 Piloten mit 68 Segelflugzeugen angemeldet, und es standen bis zu 5 Schleppmaschinen im Einsatz.
- Es wurden 496 Segel- und 20 Überflüge, somit etwa 20 % weniger als im Vorjahr, durchgeführt. Dieses Manko wurde jedoch mit etwas mehr Motorflugbewegungen kompensiert.
- In der ersten Woche machte man Schleppversuche mit der Super-Dimona in Saanen und Bern.
- An regnerischen Tagen wurden Vorträge und Diskussionsrunden eingeschaltet mit Themen wie zum Beispiel Luftraumstrukturen, Funkverfahren, Flugsicherheit, Sehen und gesehen werden wie auch über Nepal.

- Die kulturellen und touristischen Tätigkeiten fanden im üblichen Rahmen statt.
- Ausserdem kamen die gesellschaftlichen und kulinarischen Teile nicht zu kurz.

Die Durchführung eines solchen Lagers wäre ohne die Mithilfe aller Teilnehmer gar nicht möglich. Es gibt immer etwas zu tun, sei es bei der Ausübung einer kleinen Arbeit oder auch bei der Bekleidung eines grossen, längerfristigen Amtes.

Jedenfalls möchte ich allen Stabsmitarbeitern, Helfern und Teilnehmern für den Einsatz und das Mitmachen an dieser Stelle meinen Dank aussprechen und wünsche noch einen erfreulichen Rest der Saison 1996.

Der Lagerleiter Saanen  
P. Keller

## Saanenlagerbuch vermisst!

Das bisher geführte Buch mit den Berichten von vielen Jahren und den dazugehörigen Fotos ist verschwunden. Alle Mitglieder sind aufgerufen, in ihrem Puff danach Ausschau zu halten und es an seinen Platz in der Villa Thermik zurückzubringen, oder es dem Herrn Präsidenten zu schicken. Vielen Dank.

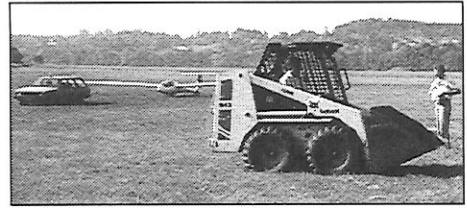
# Steiniger Weg!

Am Anfang war's ein Teil der Gürbe, dann war's ein Sumpf, dann, nach der Drainage, ein Acker, dann war's eine Wiese, und jetzt ist es das neue Startfeld der Segelfluggruppe Bern.

Bis es soweit war, gab es noch viel zu tun. Planieren, abtragen, verschieben, zuführen von Humus, eggen, säen, düngen (den letzten Prozess gleich zweimal) und last but not least..... steinauflesen. All den fleissigen Helfern, welche dem Aufruf für diese rüdenschleissende Arbeit gefolgt sind, sei dieser Bildbeitrag gewidmet.

Von den andern (in Abwesenheit glänzenden) aktiven Pilotinnen und Piloten wird zumindest erwartet, dass sie auch bei der nächsten Startaufstellung Ihrer Segelflugzeuge vornehme Zurückhaltung üben!

PD



*P.D. auf dem Bobcat: Nur fliegen ist schöner. A propos: im Hintergrund ein hübscher Ventus.*



*Kundige Anleitung durch den Fachmann.*



*Die Wandelbarkeit einer Segelfluggruppe: Mitgliederzahl entsprechend Anlass.*

# Neuer Segelflug-Video erhältlich:

## Segelflug - Faszination 1940 und heute

Eine ausgezeichnete Gegenüberstellung von eindrucklichen Segelflug-Filmaufnahmen aus den Jahren um 1940 und von heute - damalige Schulschlitzler vom Typ "Zögling" noch ohne jegliche Instrumente und heutige Hochleistungs "Orchideen" - hat die Zbinden Film AG Bern soeben in Form eines 16 minütigen Videofilmes realisiert. Das exklusive Filmdokument kam mit finanzieller Unterstützung der Segelfluggruppe Bern und weiterer interessierter Kreise zustande und ist zum Preis von 39 Franken erhältlich.

Dem Vogel gleich mussten die Pioniere das Starten lernen: Mit Übungen am Boden, Gleiten, Hüpfen und Schweben knapp über dem Boden wurde das Fluggefühl geweckt und die Handhabung des Gerätes gefördert. Wie viel Nervensubstanz schon früher von Fluglehrern geopfert wurde und immer noch wird, lässt sich nur vermuten. Sicher ist, dass jede Anfängerin, jeder Anfänger noch heute der feinen Beobachtungsgabe und der Geduld dieser Pädagogen bis zum Alleinflug viel zu

verdanken hat. Heutzutage können dank der Entwicklung von Holz- über Blech- zu Kunststoff-Flugzeugen an einem einzigen Tag Strecken von über 1'000 Kilometer im motorlosen Flug überwunden werden.

In "Der Segelflug-DIE FASZINATION 1940 und heute" der Zbinden Film AG sind

historische Flugaufnahmen von Hermann Schreiber (aufgenommen rund um Bern-Belp) ebenso enthalten wie faszinierende neuzeitliche filmisch Segelflug-Eindrücke. Trotz der enormen Entwicklung hat der Segelflug nichts von seiner Faszination in der Luft und sogar auch auf dem Boden verloren: Das Klubleben, die Vorbereitungen, die oft recht körperlichen Anstrengungen erfordern, das Erlernen und Aushalten von technischen und fliegerischen Kenntnissen. Und dann das immer wieder packende Erlebnis, einem Vogel gleich, dahingleiten und schweben zu können.

Wirklich dem Vogel gleich... bleibt ein grosser Unterschied. Um der Schwerkraft der Erde zu entweichen, bleibt die Segelfliegerin, der Segelflieger - und das wird sich auch in Zukunft kaum ändern - auf fremde Hilfe angewiesen: Gummiseil, wie in der Pionierzeit, oder einen Motor, direkt in Segelflugzeug eingebaut, im Schleppflugzeug oder in der Winde.

"Der Segelflug - Die FASZINATION 1940 und heute":

Video mit historisch wertvollen und neuen Aufnahmen, realisiert durch Mac W. Schneider von der Zbinden Film AG Bern. Kommentar: Charles Raedersdorf.

Erhältlich bei: Honegger Reinigungen AG, 3073 Gümligen, Telefon 031/952 66 33, FAX 031/952 66 34.

# Saanelager 1996

Freitag, 21.6.

Kurzbriefing und Materialbereitstellung; wegen siniflutartiger Regengüssen Demontage im Hangar

Sa 22.6.

Immer noch Regen. Strassentransporte möglich. Chräbu findet in der Werkstatt 6 einsame Batterien, erbarmt sich ihrer und führt sie ins Saaneland. Nur - die dazu gehörenden Flugzeuge stehen immer noch im Hangar und warten auf besseres Wetter...

So 23.6.

Endlich ein Wetterfenster mit Blick ins Simm-

ental. Die 6 Überflüge finden statt. Temperatur am Hornberg um 17 Uhr + 2.

Mo 24.6.

Tiefe Basis und sehr viel Grau. 10 Unverdrossene wagen es trotzdem. Der längste Flug: 195 Min.

Eimer, Hirschleder, Pneu und Ersatzräder sind in Bern geblieben. Hingegen wurde eine zentnerschwere Materialkiste ins Lager transportiert - leer.

Di 25.6.

Bisenlage. 4 Unentwegte wagen einen Start. Katastrophen-Charly bringt's auf ganze 43 Min.

Abends wird der Wetterkoller mir ei-



*Keine Eile am Morgen: Die Sonne scheint bestenfalls zum Briefing.*

nem herrlichen Hörnligericht zuge-  
deckt.

**Mi 26.6.**

*"Bise, Bise und kein Ende  
André hurtig und behende  
macht am Eggli seine Wende  
und schon ist der Spass zu Ende"*  
Bewölkung: 7<sup>1/2</sup>/8

Besuch der Super Dimona. Angesichts der  
Bisenlage wird zuerst zögernd 1 sitzig, spä-  
ter doppelsitzig, zuletzt sogar doppel-Bier-  
bauch-sitzig getestet und für schleppfähig  
befunden. Erstaunlich!

**Do 27.6.**

Endlich einigermassen Flugwetter. Alle strek-  
ken die Nase ein bisschen ins Wallis - der  
Süden wirkt jedoch nicht sehr einladend.

**Fr 28.6.**

Erstmals klarer Himmel, Sonne! Die Basis im  
Wallis zu tief. 34 Starte. Winu Boschung  
führt mit 405 Min. Flugdauer.

**Sa 29.6.**

Der Flugbetrieb findet im Chalberhöni und  
in der Schaukäserei statt... Abends wird  
von Karin und André, unseren Spit-  
zenköchen, ein Jubiläumessen zube-  
reitet. 350 Jahre Honegger Stefu,  
Karin, Kopp Käru, Siegrist Urs, Ka-  
tastrophen-Charly, Sandalen-Edi  
und Nyffenegger Aschi.

Es erreicht uns die Nachricht von Federico  
Blatters Absturz in Val d'Isère.

**So 30.6.**

Passagierflugwetter, verlängerte Absauffer,  
Bräzeli-Toni hüpf 5 Std. lang im selben  
Aufwind herum - über den Staldenflüh.

**Mo 1.7.**

Cheese Day:

Zum z'Morge e Bitz Saane-Chäs  
zum z'Mittag es Chäs-Sändwitsch  
zum z'Vieri es Fondü in Schatodee  
zum z'Nacht Toni's Militär Chäs-Schnitte

**Di 2.7.**

Kein Flugbetrieb. Statt dessen TV Auftritt am  
Lauenensee. Die Segelfluggruppe als feucht-  
fröhliche Statisten in Sepp Trütsch's Musig-  
Plausch. Sendung am 19. August.

**Mi 3.7.**

Endlich blauer Himmel. Föhnlage mit vier  
und fünfeckigen Schläuchen.

Joghurt-Air (nicht Emmi oder Cristallina) lässt  
sich seinen Doppelsitzer an den Start brin-  
gen damit er vom Duo Discus nur ins Eine-  
zwänzgi umsteigen kann.

Unter Katastrophen-Charly's kundiger An-  
leitung wird wieder mal das altbewährte  
Hau-Ruck-System angewendet, und prompt:  
futsch ist das Capot.

**Do 4.7.**

Regnerisch, zweiminütige Aufhellungen.  
Petra Christen absolviert ihre Check Lan-  
dungen, Fahrni Erich fährt seine Söhne im  
Robin spazieren. Besuch aus Bern: Ruch  
Fridu's.

Theorie von Petra: Flöhe hüpfen nur waag-  
recht und überhaupt bleiben sie samt Hund  
im Schafsack. Also Löbu, schlaf ruhig wei-  
ter.

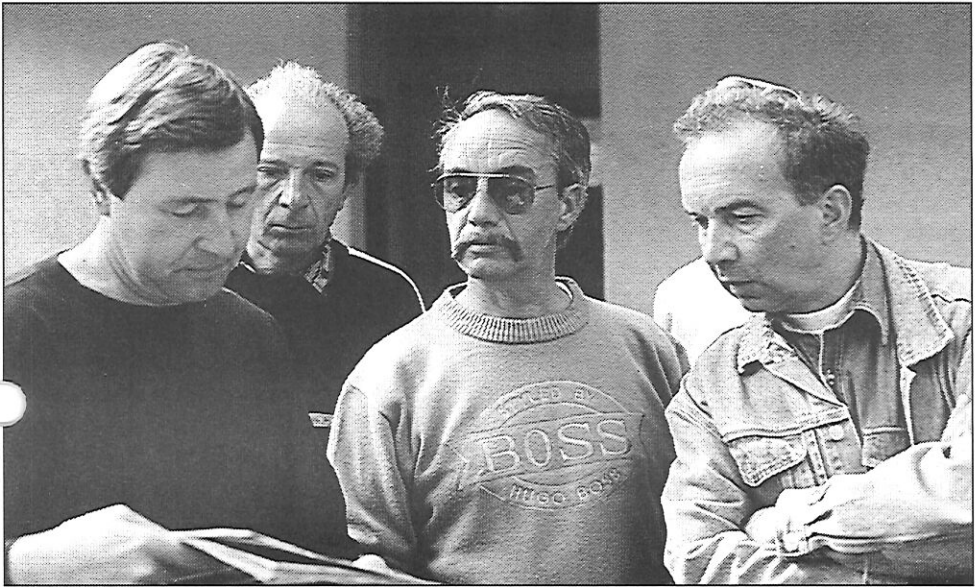
**Fr 5.7.**

Nebel, Regen, Gewitter, Temperatur 14  
C.

Bhend/Ernst-Familienausflug endet in Sion,  
die Heimreise findet im Zug statt. War es  
Zufall, dass sie ihr Halb-Tax-Abd dabei hat-  
ten?

Sie schaffen es jedenfalls beide noch recht-  
zeitig zum Jumbo-Fondue in der Gu-  
laschkanone.





*Die Begeisterung beim Lesen der Wetterprognose: begrenzt.*

Vorbemerkung betr. den Wechsel in der Betreuung des Saanenlagerbuches: Vorerst ein ganz grosser Kranz an Edith für die grandiose Wiedereröffnung des vorliegenden, Saanenlagerbuches. Als neuer Buchführer und beinahe Dienstältester aktiver Segelflieger der SG Bern will ich einige Erinnerungen des 1. Saanenlagers, welches ich 1947 inszenierte, aufzeichnen:

Für die Erstumsegelung des Rüblihornes war ein Preis ausgesetzt, weil es ein schwieriges Unterfangen schien.

Das Segelfliegen fand im "Kantonnementsrayon" statt, an Streckenflüge war nicht zu denken.

Die Piste war kürzer als heute.

Im 1. Stock des Militärhangars stand ein Speisesaal zur Verfügung.

Für die Zubereitung der gemeinsamen Mahlzeiten war eine Köchin

angestellt, genannt Lagerköchin. Josette Nietlisbach machte daraus ein Chuchilager und später sogar ein Chugellager.

Geld zur Auswärtsverpflegung hatte praktisch niemand.

Die Flugzeuge gehörten der Sproffliegerschule, Privatflugzeuge gab es noch gar keine.

Vor jedem Start mussten Fahrgestelle untergeschoben werden, welche nach dem Abheben abgeworfen wurden.

Die Unterstände waren noch offen.

Ein Segelflieger und Militärpilot (vermutlich B. Rychen) besuchte uns mit einem Morane-Jagdflugzeug und meldete, gutes Wetter sei im Anzug.

Die Segelflugzeuge hatten damals noch keinen Funk.

Als Schleppflugzeuge standen Doppeldecker zur Verfügung. Bereits damals fand auf Einladung des Palace-

Hotels eine gediegene Party statt.

### Sa 6.7.

Zwei Briefings, aber kein Flugbetrieb. In Sion wartet die EUW vergeblich auf einen Flug heim ins Nest.

Hochzeit am Thunersee mit B4 im Restaurant-Park: wir gratulieren Denise und Marco Robbiani.

Abends: Da wo sonst emsiges Hantieren mit Töpfen, Kellen, Holzkohle, Servietten und wohlriechenden Zutaten herrscht: - klaffende Leere -

### So 7.7.

Wieder hoffnungsvolle Blicke nach oben und trotzdem kein Flugwetter.

Immerhin gelingt es René Ernst, mit der Dimona unseren Chef-Fluglehrer Fritz Bhend in Sion abzusetzen, um die EUW heimzuholen.

Die Wetterverhältnisse sind so knapp, dass es nicht mal für eine Kaffeepause reicht.

### Mo 8.7.

Man sollte dem Wettergott den Hintern verschlen.

### Di 9.7.

Tiefe Temperaturen, Schnee bis zur Waldgrenze.

Auszug aus dem Wetterbulletin:

Basis im Flachland 1200 - 1600 mM, im Jura 1500 - 1900 mM, Alpen keine Basisangabe.

Einzige Flugaktivität: Landung einer Schleppmaschine aus Neuenburg.

### Mi 10.7.

Wetter wie gehabt.

### Do 11.7.

Sonnig und warm!!! Emsiges Treiben schon vor dem Briefing, entspre-

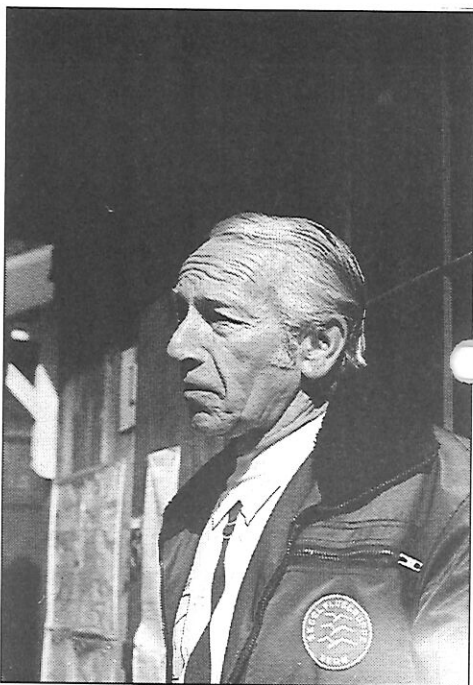
chend viele Teilnehmer am Flugbetrieb. Die Wolkenfetzen hängen noch tief, trotzdem 24 Starts.

### Fr 12.7.

Grossandrang! Startreihenfolge unumgänglich. Endlich! 51 Starts. Ab 16 Uhr grossflächige Abdeckung, daher schon 1830 Flugbetriebsende.

### Sa 13.7.

Relativ gutes Flugwetter, jedoch wenig Kampfgeist. Immerhin 53 Starts. Abend Saanenfest im Palace Gstaad. Premiere für den Segelflugfilm von Mac Schneider und Peter Dürig. Der Baccara Saal ist ein wahrhaft würdiger Rahmen dafür. Das Essen findet auf der Terrasse, mitten im Grünen statt. Ein herrlicher, allerdings etwas kühler Abend. Pullover und Jacken sind ge-



*Kravatte sitzt, Maulecken noch nicht.*

fragt. Übrigens ist es eine wahre Augenweide unsere SGler einmal mit Krawatten, Bügelfalten, Stikereien und Pailletten zu sehen, anstelle von T-Shirts und Jeans!

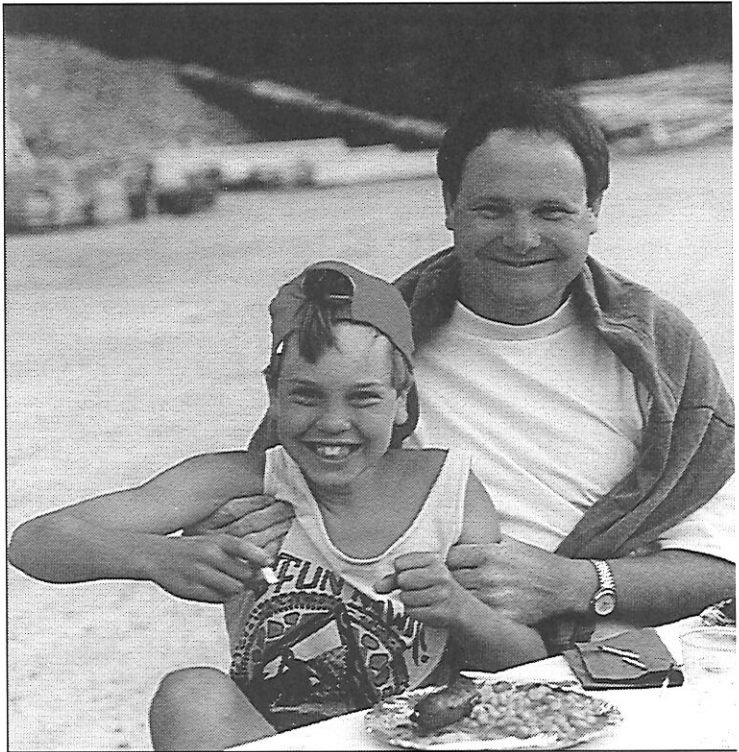
So 14.7.

Flugbetrieb:

- 50 Starts
- Peter Böhlen schaffte Graubünden retour
- andere erfüllten Furka-Gornergrat retour
- ein Gastpilot landet in Bex
- der Husky erlitt Magnetschaden, d.h. fiel für eine Woche aus
- Maurice Ducret ging in Raron zu Boden
- Thomas Schlaubitz landete in Sion.

Mo 15.7.

In der Zeitung steht: Heisser Auftakt zu einer sonnigen Woche. Warten wir's ab. Flugbetrieb: 54 Starts. Am Flugleistungstisch herrscht Funktionärsmanögel. Der Diensttuende Jürg Rettenmund hat alle Hände voll zu tun. Zudem Störung durch sichtverdeckende, laut diskutierende Statisten. Ein MiniTWR, wie derjenige der SG Zürich, drängt sich auf. Albert Kiener und Erwin Klett landen



*An der Dorée zieht es das griesgrämigste Maul in die Breite!*

in Sion, weil, wie seit Tagen, die Basis am späten Nachmittag absinkt und die Pässe schliesst. Die Story der Rückholmannschaft für Bärtu gleicht einer Odyssee. Vreni Kiener und Edi Rupp begeben sich nach Sion, wo die Demontage gerade noch ohne Taschenlampe bewerkstelligt werden kann. Der Flugplatz ist abends hermetisch abgeriegelt. Albert und Erwin konnten sich also nicht mal bei einem Halbeli Weissen trösten. Nach div. Hindernissen konnte das codierte Tor geöffnet werden. Kurz darauf stellt Edi den Verlust von Portemonnaie und Schlüsselbund (inkl. Hotel-

schlüssel) fest. Das Tor lässt sich nicht mehr öffnen. Edi setzt kurzerhand zur Kletterpartie an, Stacheldraht hin oder her. Von innen lässt sich das Tor wieder öffnen und der Anhängerzug begibt sich erneut ins Flugplatzgelände. Die Suche mit Autoscheinwerfern bleibt jedoch erfolglos. Unglücklicherweise funktioniert nun der Torcode nicht mehr und unsere Piloten sind eingeschlossen. Kurz vor Mitternacht, bereits in Sichtweite des Nachtwächters mit Hund, öffnet sich das Tor wie Sesam. Ankunft in Saanen 2 Uhr. Edi übernachtet mangels Schlüssel bei Kieners.

Story 2. Teil: Am nächsten Tag fährt Pechvogel Edi nochmals gen Sion, seinen Schlüsselbund zu suchen. Vor dem bereits bekannten Sesam-Tor rutscht sein Fuss vom Bremspedal und - boing - die Kühlerhaube hat Bügelfalten.

Noch nicht genug damit: nachmittags beim Montieren schwört Echo Romeo Rache und springt dem Bärtu ins Gesicht. Aber irgendwann heilen alle Seelen, Blech- und Fleischwunden.

#### Di 16.7.

Der Tag ist durch hohen Besuch gekennzeichnet: Ernst Wyler, ehem. Corps dt. Fliegertruppen und Roger Zahnd, ehem. Direktor Alpar.

YN wird für die 50h Kontrolle nach Zweisimmen geflogen.

Flugbetrieb mit 28 Starts. Herbstähnliches Dunstwetter.

#### Mi 17.7.

Der Tag beginnt mit einer Hochnebeldecke, nüblich für diese Jahreszeit. Nach zaghaftem Flugbeginn verbessert sich das Wetter und vermag einige Piloten aus der

Reserve zu locken. Basis überaus unterschiedlich: Spitzhorn 3000 m, gleichzeitig über der Lenk 2400 m. Waghalsige schnuppern im Wallis und finden sogar einen Welle bis 4000 m. 26 Starts.

Abends: die SG Biel sorgt für ein fabelhaftes Risotto.

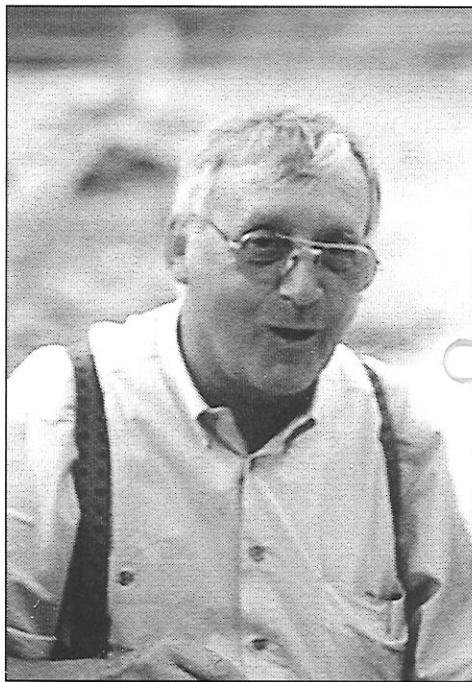
#### Do 18.7.

Postkartenwetter. Flugbetrieb mit 40 Stars. Diverse Flüge ins Wallis. Ein Doppelsitzer landet in Raron. Der Rückschlepp dauerte eine volle Stunde!

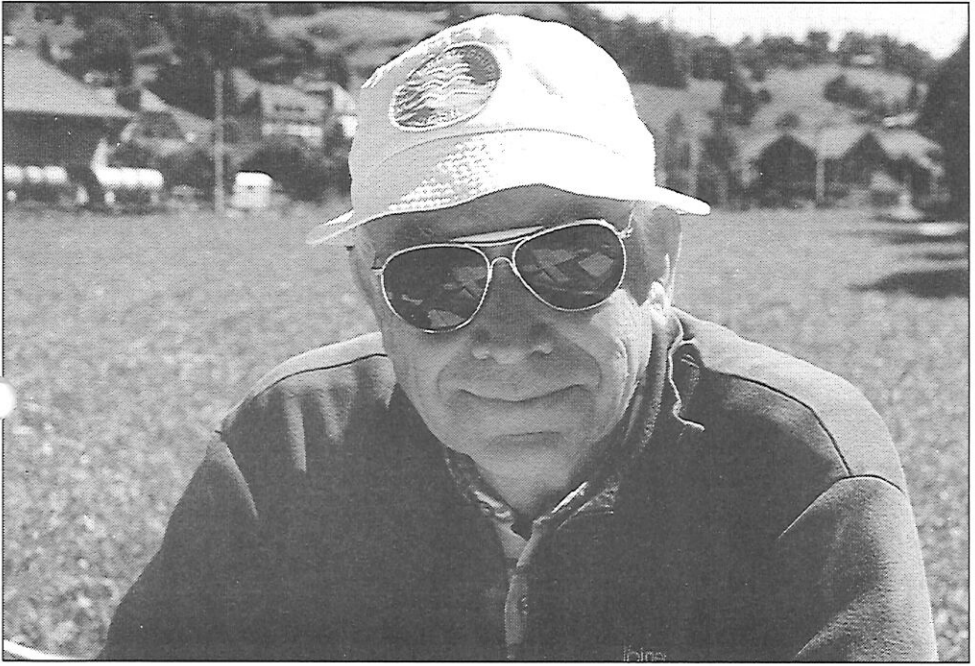
Alle Jahre wieder: das legendäre Dorée-Essen der Romands.

#### Fr 19.7.

Das Wetter hält an! Flugbetrieb mit



*Däich wou. Ke Seich!*



*Cool Man Bob*

40 Starts. 6 davon Überflüge nach Belp. 10 Piloten waren im Wallis.

Sa 20.7.

Briefing bereits 8 Uhr 30. Übergabe sämtlicher Anlagen an das BAFBLW. Westliche Überschlepps und Strassentransporte. Bob Thomann, welcher die letzte Woche Flugdienstleiter spielte, wenn man hier von Spiel reden darf..., nahm zügig und überlegt den Lagerabschluss in die Hand. Der Hauptchampf besteht da im Organisieren, Umorganisieren ohne die Nerven zu verlieren. Nur wer einmal hautnah dabei war, weiss was es heisst, mit einem Minimum an Helfern den ganzen Schlussrummel zu bewerkstelligen.

An dieser Stelle sei Bob das Schlusskränzchen gesichert, und allen guten Geistern während des Lagers herzlich gedankt.

Nur ein ganz kleines Grüppchen fand sich zum traditionellen Après-Saenen-Grillieren ein und konnte bei dieser Gelegenheit auf das neue Startfeld anstossen.

Einmal mehr ist das Lager ohne nennenswerte Schäden oder Unfälle über die Bühne gegangen. Wenn auch das Wetter nicht ganz unseren Wünschen entsprach, können wir doch einige schöne Erinnerungen mit nach Hause nehmen.

Oder öppe nid?

Die Schreiberlinge:

Edith Sonderegger und René Ernst

# Segelflug-Europameisterschaften 1996 in Rääskälä, Finnland

Am Samstag, 25.5.96 treten meine Frau Eva und Sohn Marc mit meinem Auto, Anhänger und Discus die Reise nach Finnland an. Sie starten am Abend ca. 21.30 in Amlikon, während ich noch die beiden Reservetage an den Schweizermeisterschaften mit Hans Michel und dem Gruppendiscus "DW" abwarten muss. Am Dienstag Mittag fliege ich mit der Swissair nach Helsinki, wo Eva und Marc inzwischen per Fährschiff angekommen sind. Sie holen mich am Nachmittag direkt am Flughafen ab und weiter geht die Reise per Auto nach Rääskälä, 75 km nordwestlich von Helsinki. Es reicht nun noch für 2 Trainingsflüge bis zum

Samstag, wo die offizielle Eröffnung bei Regen und starkem Wind stattfindet. Am Sonntag zeigt sich Petrus aber von der besseren Seite und es gibt mit 234 km für die Standardklasse gleich die erste Wertung. 33 von 38 Piloten kommen nach Hause, ich übrigens, wie am Schluss in der Gesamtrangliste, als 15. Man hätte also nicht 11 x starten müssen!

In der Standardklasse flogen wir 10 Tage mit normalen Geschwindigkeitsaufgaben zwischen 210 und 430 km, mit Geschwindigkeiten zwischen 65 und 120 km/h. Zusätzlich erhielten wir an einem Tag in



*Unter finnischem Bilderbuchhimmel unternehmungslustig am Start: Ede Sveitsilainen*

einem vorgeschriebenen Flugraum 7 Wendepunkte, welche man, in max. 3 Stunden Flugzeit, beliebig anfliegen durfte. Mit den GPS-Loggern kann natürlich Abflugzeit und Landepunkt, bezw. die Position 3 Stunden nach Abflug, ausgemessen werden. Wenn optimal geflogen wird, ist man genau nach diesen 3 Stunden am äusseren Rand des Wettbewerbsgebietes in Rückenwindrichtung am Boden. Da, wie praktisch an jedem Tag, 40-50 km/h Wind herrschte, sassen auch alle Piloten im Felde. Ich landete nach 3.01, habe also nur etwa 50 m Höhe verschenkt! An diesem Tag machte ich es relativ gut mit 249 km und dem 6.Rang. Der Sieger flog 264 km, der 2. 258 km. Man sieht hier, wie eng die Leistungsdichte der Piloten ist. Den besten Tagesrang erreichte ich am 8.Tag mit dem 2. Rang; Rückstand auf den Sieger nach rund 4 Stunden Flugzeit: 32 Sekunden. Das

sind, anders ausgedrückt, nur 1,5 Kreise zuviel!

Das Wettbewerbsgebiet ist etwa 100 m/M und relativ dicht bewaldet. Finnland zählt übrigens 62'000 Seen und ist zu ca. 85% mit Wäldern und Seen bedeckt. Für uns ungewöhnlich war der Start nach Norden. Links und rechts Wald, am Ende der Piste ein See! Neben dem Schaumlöschfahrzeug wurde auch immer am Pistenende ein Motorboot ins Wasser gesetzt, für allfällige Seilrisse! Zum Glück gab es keine Wasserlandung.

Der Wettbewerb war leider nicht unfallfrei. Ein Engländer setzte am letzten Trainingstag seine ASH 25 in einen Wald, und beschädigte sie schwer. Ein anderer Engländer hatte einen Zusammenstoss mit einem Iren. Zum Glück gab es keine Verletzten, die beiden LS8 konnten leicht beschä-



*Ein nicht gerade ermutigender Anblick, am Boden wie in der Luft*



dig weiterfliegen. Das Flachland ist vielleicht zum Fliegen weniger gefährlich, aber ein grosses Problem war diesmal die Pulkfliegerei. Nicht selten flog ich in guter Gesellschaft von ca. 30 Segelflugzeugen im gleichen Kreisraum mit nur etwa 100-150m Höhenunterschied. Dies gipfelte dann auch in einer Massenankunft von 30 Flugzeugen innerhalb 2 Minuten, d.h. alle 4 Sekunden ein Landung.

Alles in Allem war aber Finnland ein tolles Erlebnis, welches ich nicht missen möchte und wo ich sicher auch wieder viel dazugelernt habe. Ein herzliches Merci meinen Rückholern welche mir immer wieder das Wettbewerbsfliegen ermöglichen.

#### Standardklasse:

- |                         |             |
|-------------------------|-------------|
| 1. Ziegler Erwin        | Deutschland |
| 2. Aboulin Laurent      | Frankreich  |
| 3. Brigliadori Leonardo | Italien     |
| 15. Inäbnit Edi         | Schweiz     |
- Total 38 Piloten, 17 Länder

#### 15m-Klasse:

- |                    |             |
|--------------------|-------------|
| 1. Grund Michael   | Deutschland |
| 2. Dedera Milos    | Tschechien  |
| 3. Hoveau Frederic | Frankreich  |
| 26. Lemble Klaus   | Schweiz     |
- Total 32 Piloten, 15 Länder

#### Offene Klasse:

- |                  |             |
|------------------|-------------|
| 1. Centka Janusz | Polen       |
| 2. Back Holger   | Deutschland |
| 3. Andersen Jan  | Dänemark    |
- Total 17 Piloten, 10 Länder

Edi Inäbnit



# Breitenförderungskurs in St. Stephan

vom 28. Mai bis 7. Juni 96

Der vom Schweizerischen Segelflugverband SFVS ausgeschriebene Kurs stand unter dem Aspekt "Einführung in den Gebirgsflug". Denis Rossier, Chef der Breitenförderungskurse, betonte, dass vor allem die Sicherheit und die Freude am Alpensegelflug vermittelt werden sollten. Ohne Zweifel ist dies dem Lagerleiter Georg Krenger und seinem zehnköpfigen Instruktorenteam hervorragend gelungen. Nicht zuletzt dank dem tollen Wetter und der Kameradschaft war dieser Kurs ein voller Erfolg.

Nun zu den Details: 22 Segelflieger aus der ganzen Schweiz übten den Alpensegelflug im (den Bernern bestbekanntesten) Saanenland und angrenzenden Wallis.

Mit grossem Engagement wurden am morgen einige Themen zum Gebirgssegelflug erläutert. Gespickt mit persönlichen Eindrücken und Erfahrungen der Dozenten und InstruktorInnen war der Theorieblock sehr kurzweilig. Das plötzliche Auftauchen von unsichtbaren Kabeln einer Transportseilbahn wurde sogar mit Dias belegt.

Nach dem Briefing erfolgte das Aufrüsten der gemieteten Doppelsitzer. Darunter auch die bewährte HB-1766 sowie eine wunderschöne DG-505 Orion, welche bereits am ersten Tag dem "vorherfabrikneu, nachher Flick am Bauch - Prinzip" unterworfen wurde.

Je zwei Piloten und ein Instruktor bildeten das Team. Abwechslungsweise wurde im Doppelsitzer geflogen oder der "eigene" mitgebrachte Einsitzer montiert. Das Programm richtete sich ganz nach den Ideen und Wünschen der Piloten. Gestartet wurde ab der Winde oder im Flugzeugschlepp.

Die Winde des Segelflugverbandes leistete dabei gute Dienste, und mit etwas Glück konnte man auch wegkommen. Geschleppt wurde an den Holas oder an die Spillgerren. Zahlreiche längere regionale und interkantonale Flüge verbuchten wir in der letzten Woche. Während drei Tagen herrschten ausgezeichnete Verhältnisse mit einer Basis um 4'000 mM auf der Berner Seite. In dieser Zeit absolvierte ich mit einem B4 den lange geplanten FAI 50-er von St. Stephan ans Eggishorn (mit Ausdehnung bis Münster und zurück). Einige Teams waren bis in den Nordtessin oder zum Matterhorn vorgestossen.

Der sehr nahe Vorbeiflug eines Tigers der schweizerischen Luftwaffe (und nicht eines Phantoms à la Air Engiadina) beim Aletschgletscher hat mich ziemlich erschreckt. Vielleicht wäre die Ausrüstung der Segelflugzeuge mit einem Radarreflektor eine einfache und günstige Lebensversicherung? Müde von den vielen Eindrücken und dem langen Tag waren wir im Feriendörfli Stöckli gut aufgehoben. Was sich hinter dem harmlos klingenden Namen "Feriendörfli" versteckt ist eine alte Militärunterkunft, die jedoch mit grossem Aufwand von der Gemeinde St. Stephan renoviert wurde und zu günstigen Konditionen gemietet werden kann. Zwischendurch wurde die Verpflegung im Restaurant unseren Hobbykochkünsten vorgezogen.

Ein einziger Punkt wurde vernachlässigt - das kühle, frische Bierchen vom Fass gleich nach der Landung (see you in Saanen !).

Lorenz Egli



*Auch Berufspiloten müssen manchmal. Diesmal war der Kurzwellensender schuld.*

## Zielstrecke Agno-Turin anno 1949

Am Forschungslager des Eidg. Luftamtes hatten wir bisher ein dermassen trübes Wetter, dass man uns eher Tiefseeforscher denn Segelflugsationalmannschaft nennen konnte.

Ausser einigen interessanten Forschungsflügen bei Nordföhn war bis anhin nichts Nennenswertes passiert. In der Frühe des 13. Mai machten uns jedoch die Meteorologen mit ihren Prognosen den Mund wässrig.

Wir vernahmen, dass heute keine Inversion vorhanden sei, die Labilität mit einer kleinen Abschwächung um die Wolkenbasis

sich kräftig bis in grosse Höhen erstrecke, in der Höhe ein frischer Ostwind wehe und deshalb heute ein ideales Wetter für lang Strecke nach dem Westen herrsche.

Wir hatten Cannes als Ziel im Kopf. Später etwas, gründlicher überlegt, sahen wir das Unding dieser Wahl ein: mussten doch die letzten 100 km über die Meereralpen geflogen werden, welche am Ende eines Streckenfluges von über 300 km nicht nur ein beträchtliches Hindernis darstellen, sondern auch kaum die Möglichkeit zu einer Landung ohne Bruch bieten. Immerhin, zwei

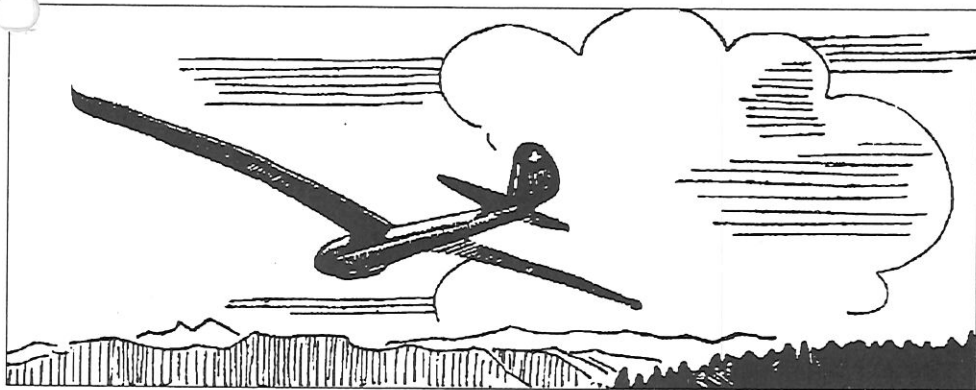
Kameraden waren bereits mit dem Ziel Cannes gestartet.

Als schliesslich Hermann Schär und ich auf Kranich zum Start kamen, stellten wir fest, dass sich ein Zirrostratus immer dichter in das Himmelblau webte. Auch schienen mir die Kumuli eine etwas fade Farbe zu haben. Da die Uhr obendrein schon 11.30 Uhr zeigte, beschnitten wir unsere hochfliegenden Pläne etwas und setzten Turin als Ziel auf das Barogramm.

Nach unserm Start um 11.52 Uhr klinkten wir in 1400 m ü. M. am M. Magno und hatten anfangs ausserordentlich Mühe, uns überhaupt zu halten. Trotzdem über dem ganzen Gebiet des M. Tamaro die Kumulusbildung gut war, zogen die Wolken nicht richtig, und wir brauchten etwa dreiviertel Stunden, um auf 2400 m, ü. M. zu steigen. Der Blindflug war mit 1-2 m/sec unrentabel, und bald kamen wir zur Einsicht, dass bei diesen faulen Aufwinden an ein Durchstossen in grössere Höhe nicht zu denken war. Nach einer Stunde Herumsuchen in der näheren Umgehung des Klinkpunktes waren wir vollends überzeugt, dass heute niemand nach Cannes kam. An Turin dachten wir nicht mehr, doch beschlossen wir,

über den Lago Maggiore zu fliegen und die Aufwinde jenseits des Sees zu erforschen. Sollte der Schuss fehlgehen, konnten wir ja immer noch in Ascona landen. Dass wir nämlich — wegen mangelnder Transportmöglichkeiten auf der Strasse — auf einem Flugplatz zu landen hatten, war der deutliche Befehl von Chef Ledermann, bevor er uns mit dem braven Kranich auf Strecke ziehen liess.

Am M. Limidario kamen wir nach einigem Suchen wieder hoch. Da wir nun nach der Rechnung des Navigators Schär den Flugplatz von Somma Lombardo erreichen konnten, flogen wir zum M. Zeda, wo wir mit viel Fleiss und Zeitverlust etwas Thermik auskreisten. Mit bestem Gleitwinkel zogen wir dann zum M. Mottarone weiter, nicht ohne uns weidlich über den misslichen Zirrostratus zu ärgern, der die Einstrahlung abschwächte. Über dem berühmten Aussichtspunkt angekommen, trug uns der beste Schlauch des Tages mit 3 m/sec im Blindflug bis auf 2800 m ü. M. Wir begannen wieder etwas lebendiger zu werden und wagten schon an Biella zu denken. Im Gleitflug war diese Stadt nun erreichbar, doch im Norden fing es an zu schneien und zu regnen. Da hiess es, sich sputen, sollte



uns nicht von dieser kleinen Front der Weg abgeschnitten werden. Je näher wir Biella kamen, um so schlechter wurden die Verhältnisse, und noch bevor die Front den südlichsten Rand der Voralpen erreicht hatte, waren wir gezwungen, einen wenig versprechenden Weg über die Ebene einzuschlagen. Trotzdem über der Po-Ebene die Verhältnisse offensichtlich schlecht waren, bewahrte uns diese Taktik vor dem Absaufen.

Als wir nach 3½ Stunden Flugzeit Biella unter uns hatten, zeigte der Höhenmesser noch 800 m über Grund, und wir schlichen uns immer näher an den Flugplatz im Süden der Stadt, als in 600 m endlich der rettende Schlauch die Spannen des Kranichs schüttele und uns wieder auf 1200 m hochtrug. Als das Variometer Null zeigte, sausten wir in Richtung Turin ab und betrachteten die Gegend vor uns. Während ich konzentriert auf die nächste Wolke losflog, hantierte der Navigator vor mir mit Rechenschieber und Karte und erzählte mir, was es noch alles bis Turin brauche. Wir hatten schon seit langem bemerkt, dass es mit dem schönen Ostwind unserer Meteorologen nichts war, dass wir aber gegen immer stärker werdenden Westwind fliegen mussten. Die Rauchfahnen der Industriekamine zeigten alle böse gegen Osten und noch gute 50 km lag Turin vor uns. Die Thermik über der Ebene war schwach, und wir mussten uns mit ½-m-Schläuchen begnügen. Während wir einmal in einem Halb-Meter-Bärtchen krampfhaft nach Höhe schnappten, erblickten wir nordwestlich von uns eine Weihe. Das musste Fritz Glur sein, der nach Cannes wollte. Die Weihe hatte vielleicht noch 400 m über Grund, und wir sahen mit gemischten Gefühlen Glur zu, wie er im Gebiet von Ivrea unweigerlich absoff. Offenbar verdarb jene Front die Sache unseres Altmeisters.



*So sahen die Segelflug-Helden jener Zeit aus. Hier ein gewisser H.N.*

Wir riefen uns Gleitwinkel und Sinkgeschwindigkeit der Weihe, welche etwa eine Stunde vor uns gestartet war, in Erinnerung und setzten demütig unsern Weg fort.

Wir hüpfen von Bärtchen zu Bärtchen. Hermann rechnete wie wild, während ich die letzten zehn Zentimeter Steigen aus dem Knüppelquetschte. Zwischen 700 und 900 m über Grund krochen wir langsam gegen den Wind Westen zu. Doch trotzdem uns immer weniger Wölkchen den Weg nach Turin wiesen, zeigten sich die Früchte dieses harten Ausharrens im schwierigsten Teil der Strecke: Langsam blieb der Lago di Viverone hinter uns, erschienen im westlichen Dunst die Hügel von Turin in weiter Ferne. Verzweifelt niedrig überquerten wir den Orco, und es sah nochmals so aus, als ob wir kurz vor dem Ziel den Flug abbrechen müssten.

Doch als der Rechenschieber uns Turin zusicherte, wurde auch die Thermik wieder etwas stärker, und aufatmend schauten wir

das Bild vor uns. Am Ende einer Hügelkette die grosse Stadt im Abenddunst, auf dem letzten Hügel die Basilica Superga, die hundertfach gewundenen Flüsse der Po-Ebene, die dunklen Zinnen der Alpen, der Apennin, der sich im Südosten verlor.

Um 17.21 Uhr setzten wir den Kranich auf den Flugplatz Aeritalia, nach 5½ Stunden Kampf um die 142 km. Kein gutes Stundenmittel, keine grosse Strecke, und doch der erste Zielstreckenflug von Schweizern auf Doppelsitzer: ein Beispiel, wie weit unsere Bestleistungen hinter dem Ausland zurückliegen.

Die cari amici empfangen uns mit grossem Tamtam, wir wurden photographiert, in der ganzen Presse herumgeschleppt und sprachen am Radio. Man nahm grossen Anteil an uns, denn, als wir längst wieder in Agno waren, hörte man noch am italienischen Radio in den offiziellen Nachrichten von den "ardimentosi piloti svizzeri".

Nachdem uns der Stinson am Sonntagmorgen im 140-km-Tempo nach Hause geschleppt hatte, machten wir uns über die Meteorologen her, die uns dann erklärten, wie wenig es brauche, um die schönste Prognose umzuwerfen. Zirren, kleine Fronten und Gegenwind sind und bleiben eben die Feinde des Streckenfliegers.

Bei Nordföhn haben wir im Gebiet von Bellinzona im Rahmen unserer Forschungsflüge Höhen bis 3300 m ü. M. erreicht. Die Hänge im Süden von Bellinzona und in der Magadino-Ebene boten einen kräftigen, wenn auch sehr turbulenten und unregelmässigen Hangaufwind, und 6 m/sec Steigen in Thermik war nicht selten. Ohne Blindflug konnte man die Gipfelhöhe der Thermik erreichen (3300 m), da die relative

Feuchtigkeit der Luft zu klein war, um die Kondensation schon tiefer zu veranlassen.

So sehr wir jedoch versuchten, den Anschluss an die Föhnwellen von dieser Höhe aus zu erwischen, so majestätisch hoch standen die Wellenwolken noch über uns. Man hätte an diesen beiden Tagen (10. und 11. Mai) wahrscheinlich mindestens auf 4000 m ü. M. schleppen müssen, um diese Wellen ausnützen zu können.

Den vielgestaltigen Verhältnissen des abgeflogenen Gebietes (im NE bis Mesocco, im N bis Biasca, Landeort Agno) zufolge, trafen wir bis auf 3000 m eine ausserordentliche Turbulenz an. Piloten und Maschinen hatten allerlei auszuhalten, der Hangsegelflug erforderte die ganze Konzentration und das Thermikkreisen war anstrengend. Föhnflüge dürften also für Ungeübte trotz der guten Möglichkeiten nicht in Frage kommen.

Nietlispach.

(Aus der Aero-Revue Juli 1949)

*Zum Vergleich sei die nochmalige Lektüre des Berichts über das Locarno-Lager empfohlen (News 2/96).*

Das

# Besondere von Sonderegger

Spitalgasse 36  
Bern / Mürren



Fliegerchronograph by IWC



**CAFE STEIBACH  
BÄCKEREI  
CONFISERIE**

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

**Hausfrauen  
aufgepasst!**



**Schluss  
mit Flaschen  
schleppen!**

Telefonieren genügt, wir liefern ins Haus.

**Zum Discountpreis**

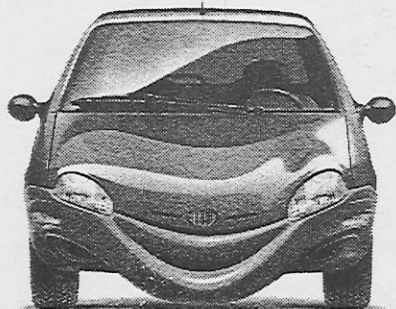
**Tel. 031 819 27 37**

---

**Getränke  
Hans Hofmann  
3199 Gelterfingen**

PP  
3001 Bern

Retouren:  
Postfach 7804



**BITTE EINSTEIGEN:  
DIE NEUE  
AUTOVERSICHERUNG  
MOBICAR IST DA.**

**mobicar**

**Schweizerische Mobiliar**  
Versicherungsgesellschaft

macht Menschen sicher

**Rufen Sie uns an!**

Generalagentur Belp, Christoph Schmutz  
Telefon 031 818 44 44

## Unsere Dienstleistungen

- Heliographie
- Druckerei

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

- Kopierservice
- Laserfarbkopien
- Grosskopien
- Plotterservice

Fotokopien, Vergr. + Verkl. stufenlos, Kopien bis 170gm2 Papier, Selbstbedienung  
auch direkt ab Dia, bis Format A3, Zoom 25% - 400%, hervorragende Bildqualität  
bis 92 cm Breite ab Rolle, Papier, Transparent, Polyfilm, stufenlose Verkl. + Vergr.  
s/w + farbig bis 90 cm Breite ab Rolle oder DIN-Formate bis AO  
Posterdruck in fotorealistischer Qualität bis 30x30 m

- Scanservice
- Papeterie
- Finitionen
- Kundenservice

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



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

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

*Schüler haben  
10% Rabatt  
auf Schulmaterial*