

GLIDER NEWS 2026

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





Jedes Jahr ziehen unsere Turmfalken – völlig unbeeindruckt vom Flugbetrieb – im Nistkasten an der Hangarwand zwei oder drei Junge auf

EDITORIAL

Stefan Graf



Liebe Pilotinnen und Piloten, liebe Freundinnen und Freunde der SG Bern,

wir Segelflieger in Bern hatten es schon einfacher als heute – aber noch nie einfach. Dieser Gedanke kam mir, als ich zwei Presseberichte von vor über hundert Jahren in den Händen hielt, in denen von Überfällen rabiater Bauern auf Piloten und Zerstörung ihrer selbst gebauten Flugapparate berichtet wurde. Mit handgreiflichen Landwirten müssen wir uns zum Glück nicht mehr herumschlagen, wir haben andere Probleme. Unsere beiden Präsidenten sagen in ihrem Bericht dazu, was derzeit zu sagen ist. Mehr Raum wollen wir dem leidigen Thema in diesem Heft nicht geben.

Es soll im Gegenteil wieder um unseren Sport gehen, um die Arbeit, die er mit sich bringt, und um die Freude, die er uns schenkt. Es ist erfreulich, dass nach dem Frust und der Schockstarre der letzten Jahre wieder mehr geflogen wird. Das hat sicherlich damit zu tun, dass wir wieder mehr an die Zukunft unseres Vereins im Belpmoos glauben, aber vor allem auch mit einer Gruppe von Flugschülern und frisch brevetierten Piloten, die bei jeder Gelegenheit in die Luft gehen und uns alle mitziehen. Vom anderen Ende der Welt haben wir zu diesem Thema den Text eines Piloten erhalten, der uns helfen kann, das Wesentliche unseres Sports nicht über dem Unwesentlichen aus den Augen zu verlieren.

Während ich diese Zeilen schreibe, ist die schreckliche Brandkatastrophe von Crans Montana erst ein paar Tage her. Sie erinnert uns brutal daran, dass Sicherheit kein Selbstläufer ist, sondern jeden Tag aktiv hergestellt werden muss, und dass es nicht reicht, die berühmten Käsescheiben von James Reason hintereinander zu stapeln, sondern dass wir auch dafür sorgen müssen, dass sie nicht alle das Loch an derselben Stelle haben. Der Beitrag unseres Safety Officers liefert dazu einmal mehr praxistaugliche Hinweise.

Zurzeit ist wieder Winter – klimatisch kalter Winter, mit Temperaturen weit unter dem Gefrierpunkt, strahlender Sonne und genug Schnee, dass die Pisten im Oberland nicht nur als weisse Hosenträger im braunen Matsch liegen. Für die meisten Segelflieger bedeutet diese Jahreszeit normalerweise eine Pause. Allerdings nicht für die vielen fleissigen Hände, die in vielen Freizeitstunden daran arbeiten, die nächste Saison technisch und administrativ vorzubereiten. Die komplette Flotte wird der vorgeschriebenen Wartung unterzogen, Batterien und Elektronik werden überprüft, alle Fallschirme werden neu gepackt, die Villa Thermik wird auf Vorder-

mann gebracht, es werden Gespräche mit dem Flughafen und mit Behörden über die Weiterentwicklung unseres Flugbetriebs geführt, und vieles mehr.

2026 haben wir die Flugsaison bereits am Berchtoldstag begonnen. Ein Pilot ist zu einem Wellenflug gestartet, und der Regelbetrieb unserer Winde erlaubt uns, während des gesamten Winters Windenstarts zur Schulung und zum Erhalt der Routine durchzuführen, solange Wetter und Bodenverhältnisse mitspielen. Wir bleiben nicht stehen, das ist wichtig.

Das Team unserer Zeitschrift ist in diesem Jahr neu aufgestellt. Mäthu Zimmermann musste sich aus beruflichen Gründen leider zurückziehen, dafür hat uns unser Mitglied Stefan Spengler aus seiner Firma dbyd eine junge Grafikerin zur Verfügung gestellt. Mia Kurzen verantwortet mit grossem professionellem Können die grafische Gestaltung und das Layout der Glidernews. Gedruckt wurden sie erstmals bei der Druckerei Jordi in Belp – ebenfalls eine neue, vielversprechende Zusammenarbeit.

Ich hoffe, dass die Texte zum Denken und die Bilder zum Träumen anregen und wünsche uns allen eine phantastische Flugsaison 2026.

JAHRESBERICHT DES CO-PRÄSIDENTEN

Bernhard Gerber



Ich möchte einen Rückblick auf das Vereinsjahr 2025 geben und einige Entwicklungen aus Sicht des Präsidenten einordnen. Das vergangene Jahr war geprägt von einer spürbaren Belebung des Flugbetriebs, viel Engagement im Hintergrund und dem bewährten Zusammenhalt innerhalb unserer Segelfluggruppe.

Vereinsleben und Gemeinschaft

Das Vereinsleben der Segelfluggruppe Bern war auch in diesem Jahr aktiv und kameradschaftlich. Zahlreiche Helferinnen und Helfer haben sich mit grossem Einsatz in den Flugbetrieb, die Ausbildung, den Unterhalt der Infrastruktur sowie in organisatorische Aufgaben eingebracht. Besonders hervorzuheben ist der gute Zusammenhalt zwischen erfahrenen Pilotinnen und Piloten und unserem Nachwuchs.



Gemeinsame Anlässe wie Saisoneröffnung, Grillabende, Absaupizzabend haben den sozialen Zusammenhalt gestärkt und trugen zu einem positiven Vereinsklima bei.

Flugbetrieb

Der Flugbetrieb im Jahr 2025 zeigte im Vergleich zu den Vorjahren eine spürbare Erholung, auch wenn das Niveau der Spitzenjahre vor 2020 noch nicht wieder erreicht wurde. Insgesamt wurden 1286 Flüge durchgeführt, was rund 51% des Referenzjahres 2017 entspricht. Die geflogene Gesamtzeit betrug 1283 Stunden, entsprechend 63% des Referenzwertes.

Nach dem deutlichen Einbruch in den Jahren 2020 und 2021 infolge der Corona-Pandemie sowie einem weiteren Rückgang im Jahr 2024 ist diese Entwicklung als

positives Zeichen zu werten. Sowohl die Anzahl Flüge als auch die Flugstunden konnten gegenüber 2024 klar gesteigert werden, was auf eine bessere Auslastung, stabileren Flugbetrieb und ein zunehmendes Engagement der Mitglieder hinweist.

Der Flugbetrieb verlief insgesamt sicher und geordnet. Dank der sorgfältigen Planung und der Disziplin aller Beteiligten konnten wir eine erfolgreiche Flugsaison durchführen. Sicherheitsrelevante Ereignisse blieben auf ein Minimum beschränkt, was für die hohe Qualität unserer Betriebs- und Sicherheitskultur spricht.

Ausbildung und Nachwuchsförderung

Die Ausbildung hatte auch in diesem Jahr einen hohen Stellenwert. Unsere Fluglehrer leisteten hervorragende Arbeit und ermöglichen mehreren Schülerinnen und Schülern wichtige Fortschritte in ihrer fliegerischen Laufbahn.

Die Nachwuchsförderung bleibt eine zentrale Aufgabe für die Zukunft unseres Vereins.

Technik und Infrastruktur

Der Unterhalt unserer Flugzeuge, Fahrzeuge und der Infrastruktur erforderte auch in diesem Jahr viel Einsatz. Dank der guten Arbeit unseres technischen Teams und zahlreicher freiwilliger Helfer konnten alle Arbeiten termingerecht und in hoher Qualität ausgeführt werden.

Allen Beteiligten gebührt ein grosser Dank für ihren Einsatz.

Organisation und Engagement im Hintergrund

Ein funktionierender Flugbetrieb ist nur möglich dank vieler Aufgaben, die oft ausserhalb des sichtbaren Flugbetriebs erledigt werden. Auch 2025 haben sich zahlreiche Mitglieder in Vorstandsfunktionen, technischen Aufgaben, in der Ausbildung sowie in der Organisation des täglichen Betriebs engagiert.

Die Zusammenarbeit war geprägt von Pragmatismus, gegenseitigem Vertrauen und dem gemeinsamen Ziel, den Verein nachhaltig weiterzuführen. Dafür gebührt allen Beteiligten ein grosser Dank.

Ausblick

Für die kommenden Jahre stehen nebst dem Solartheater unter anderem folgende mögliche Projekte im Fokus:

- A) Nachfolgeorganisation Wartungsteam
- B) Ersatz Schleppmaschine durch AC4 GT oder gleichwertig
- C) Upgrade Winde, Ersatz durch Topwinde mit Rückholwinde
- D) Ersatz von 2 ASK 21 und einem Duo durch 2 DG 1000
- E) PR-Aktion für Mitglieder
- F) Upgrade Villa Thermik
- G) Motorisierung Discus 2 und Duo X

Es gilt, vor dem Hintergrund der Finanzierbarkeit, der verfügbaren Ressourcen und der äusseren Einflüsse die Prioritäten zu definieren.

Mit dem Engagement unserer Mitglieder und dem bewährten Teamgeist blicke ich zuversichtlich in die Zukunft der Segelfluggruppe Bern.

Dank und Schlusswort

Mein Dank gilt allen Pilotinnen und Piloten, Fluglehrern, Helferinnen und Helfern sowie allen, die sich im Hintergrund für unseren Verein einsetzen. Ihr Engagement – sei es am Startplatz, in der Werkstatt oder in der Taskforce – ist die Grundlage für das Funktionieren und die Weiterentwicklung der Segelfluggruppe Bern.

Ich hoffe, dass viele von uns die positive Entwicklung aus dem Jahr 2025 mitnehmen können, und wünsche allen sichere, erfüllende und genussreiche Flüge ab Bern für die kommenden Jahre.

Mit kameradschaftlichen Grüßen

Bernhard Gerber
Co-Präsident Segelfluggruppe Bern



JAHRESBERICHT DES CO-PRÄSIDENTEN

Richard Rapold



Die Flugsaison 2025 liegt hinter uns. Wir dürfen mit Befriedigung und Stolz auf eine gute, flugreiche und unfallfreie Saison zurückblicken, obwohl sich im Juli das Wetter nicht gerade von der besten Seite zeigte. Das Dankeschön gehört euch Piloten, Mitgliedern und Freunden unseres Vereins. Nach den Turbulenzen der letzten drei Jahre zeigt sich ein klarer Trend. Die Pilotinnen und Piloten sind wieder mehr motiviert, und der Zusammenhalt im Verein funktioniert. Neben vielen schönen Flüge fehlte es nicht an guter Kameradschaft.

Nachdem wir zunächst die Garantie hatten, noch zwei Jahre zu fliegen, haben wir jetzt die Zusicherung für mindestens drei weitere Jahre. Das hat mir Urs Ryf (CEO FBAG) beim Partnerrapport im November versprochen. Eine Baubewilligung für die Solaranlage könne es sowieso frühestens 2029 geben. Damit hätten wir die unfaire Kündigung vom Januar 2023 dann schon mindestens fünf Jahre überlebt. Trotzdem wissen wir nicht, wie es mit unserem Verein weitergeht. Die FBAG hat uns erheblich geschadet, weil sie uns nie in einen Planungsprozess mit einbezog. Immerhin ist ein Lichtblick zu erkennen, denn die Geschäftsleitung hat versprochen, mit uns die neuen Ausgangslagen zu besprechen. Da hoffen wir mal auf eine konstruktive Zusammenarbeit.

Nichtsdestotrotz geht unsere Arbeit in der Taskforce und im Vorstand unvermindert weiter. Es geht um das Überleben einer der geschichtsträchtigsten Segelfluggruppen der Schweiz und einer leistungsfähigen Flugschule. Ein gebührender Dank gehört hier dem Vorstand und der Taskforce, welche mit grossem Effort versuchen, Existenz und Ehre der SG Bern zu retten.

Belpmoos Solar hat im letzten Herbst bereits fast 40% der anfangs geplanten Fläche zugunsten des Naturschutzes im Belpmoos verloren. Dies, nachdem unsere Kompromissvorschläge mehr als zwei Jahre mit dem Argument abgeschmettert wurden, wenn man auch nur auf einen einzigen Quadratmeter Solarpanels verzichten müsse, sei die Anlage nicht mehr wirtschaftlich. Wir alle wissen, unfaires und unprofessionelles Verhalten hat oft seinen Preis. Die meisten von uns wissen auch, dass viele gute Gründe gegen Belpmoos Solar sprechen: die Winterstromproduktion ist aufgrund vieler Nebeltage bescheiden, und im Sommer müssen die Elektrizitätswerke heute schon Überkapazitäten regeln. Zudem wäre die schöne Landschaft im Belpmoos für 30 Jahre verschandelt, selbst wenn die zweitgrösste Trockenwiese des Mittellandes in Zukunft geschützt ist. Dieser schwarze Friedhof passt definitiv nicht in die Agglomeration Bern, zumal das Energieproblem anders gelöst werden kann. In Deutschland gibt es viele Solaranlagen, die von der Seite mit Planen abgedeckt wer-

den, weil sie so hässlich wirken. Falls die Anlage gebaut wird, werden viele Flughafenbesucher – ich eingeschlossen – die Gegend wahrscheinlich meiden.

Es kommt, wie es kommen muss, aber das Projekt stockt seit Längerem und wird – wie viele von uns prophezeiten – möglicherweise bald beerdigt, sehr zugunsten unserer nächsten Generation. Da fragt man sich schon, was hier falsch lief!

Aber hören wir auf, mehr als nötig über den Unsinn Belpmoos Solar nachzudenken. Dieses Hirngespinst hat schon viel zu viele Stunden Nerven gekostet und unseren Verein belastet. Konzentrieren wir uns stattdessen lieber auf die bevorstehende Flugsaison.

Die Flugzeugwartung läuft auf Hochtouren, damit es Anfang März wieder richtig los gehen kann. Die Winde war letztes Jahr häufiger im Einsatz, der Windenbetrieb wird im neuen Jahr weiter gepusht. Gespräche über einen längeren Seilauszug sind im Gange.

Ich wünsche allen Pilotinnen und Piloten eine schöne Flugsaison und allen Mitgliedern und Freunden der Segelfluggruppe Bern ein gutes 2026.

Nochmals herzlichsten Dank an alle Mitglieder unseres Vereins, die an die SG glauben und alles geben für ein Weiterbestehen unserer Segelfluggruppe auf dem Möсли.

Wie jedes Jahr sage ich an dieser Stelle: «Auf und davon» ins Flugjahr 2026 und immer wieder zurück aufs Belpmoos.

SOLIDE KOMPETENZEN UND UNERWARTETE HIGHLIGHTS

Christoph Schläppi, CFI

Im dritten Jahr nach der von aussen nahegelegten Selbstauflösung, noch immer unter dem Damokles-schwert des «wir wollen euch hier nicht» um eine Zukunft auf dem Belpmoos ringend, darf die SG Bern für 2025 wiederum auf ein von Unfällen und Zwischenfällen verschontes Jahr zurückblicken. Dies war u.a. der Tenor am Debriefing mit der Flughafen Bern AG und mit Skyguide am Jahresende, das wohltuend von Beanstan-dungen frei blieb.

Die Flugschule pflegt und fördert einerseits den Standard und die fliegerischen Skills der Pilot*innen und macht andererseits zukünftige Pilot*innen für ihre Fliegerkarrieren fit. Derweil sich die messbaren Erfolge im Berichtsjahr auf Joël Meyers Skill Test auf der Super Dimona beschränkt haben (wozu ich herzlich gratuli-lierel!), waren die Fluglehrer der SG ausgiebig mit der Aus- und Weiterbildung beschäftigt. In der Statistik hat dabei eine neue Flugkategorie Einzug gehalten: der Solo von Schüler*innen ab der Winde, bravourös ins Werk ge-setzt von Richard Beer und von mehreren Jungpiloten, die im Berichtsjahr bei uns die Berechtigung zu dieser Startart erworben haben.

Ein Abbild unserer sich wandelnden Realität waren die zahlreichen auswärtigen Aktivitäten, beispielsweise Kurt Wengers Einsatz im BFK in Samedan, das Alpen-fluglager in Zweisimmen, an dem auch ausgiebig ge-schult wurde, die Kunstflugtage in Thun, wo wir mit bei-den ASK21 und einem Piloten präsent waren (Gratulation zum «Pilot of the day», Rich Knochenmuss!). Ohne Kom-plikationen lief auch Michael Aebersolds Aussenlandung ab, was einem engagierten Piloten und seinen an unse-rer Schule erworbenen Skills zu verdanken ist. Eine Neuerung, mit der wir an gloriose Zeiten angeknüpft haben (und uns auf ebensolche freuen dürfen) hat im Herbst im Stillen stattgefunden: die ersten Starts seit vielen Jahren ab der Winde in die Bise am Längenberg. Diese Flüge waren zwar nicht ganz so grossartig wie Elodie Rohrs fast gleichzeitige Überquerung des Finsteraarhorns am Gleitschirm im Spätherbst, aber eine sicherlich ebenso freudvolle und lehrreiche Erfah- rung, an die wir anknüpfen wollen.

Auch in diesem Jahr standen den üblichen Klagen, es werde zu wenig geflogen, also diverse, von soliden Kom-petenzen und von Highlights geprägte Aktivitäten ge-genüber. Als ich beispielsweise an der Ziellande-konkurrenz vom Betttag (auch auf dem Belpmoos und ebenfalls ab der Winde) mit 1,6 m eine meiner besten gemessenen Landungen hinlegte, reichte dies gerade einmal für den ... sechsten Platz. Gratulation an Elia Reidy, der mehrmals in ein Mauseloch gelandet wäre, hätte man das von ihm verlangt! Als unerwartete Über-

raschung zauberte mir die Meldung, dass Janine Sturny die Ziellandekonkurrenz der Schweizer Segelflughexen gewonnen hat, ein Lachen ins Gesicht – wann immer möglich werden wir dies im 2026 feiern, indem wir den Anlass aufs Belpmoos holen. Fazit: Wir sollten nicht un-terschätzen, wie gut unsere Pilot*innen im Schuss sind und dürfen uns darob auf jeden Fall stolz und ermutigt fühlen.

Für die Organisation des Theoriekurses bedanke ich mich herzlich bei Markus Gnägi. Die Liste der Teilneh-menden zeigt das gleiche Bild einer neuen Vernetzung, wie es die Statistiken erzählen. Vielen Dank an die Ins-truktoren Felix Manger, Stefan Zlot, Jérémie Reusser, Roland Bieri, Heinz Dubach, Klaus Hähnen und Vital Anken, die ihr Wissen vor einer engagierten Gruppe von Schülern aus Bellechasse, Thun und Bern ausgebreitet haben.

Ausblick: Die grosse Neuerung des anstehenden Jahres werden die Lufträume sein. Dabei werden wir ausserhalb der deutlich verkleinerten CTR – konkret von Zimmerwald an westwärts – bislang ungekannte Freiheiten geniessen – z.B. in Köniz und Bümpliz bis auf 1670 m AGL zu kreisen oder (bei dem in der Regel aktivierten Ostanflug) ab Toffen auf 3050 m AGL zu steigen. Dazu wiederhole ich meinen Aufruf, während dieses Jahres Erfahrungen mit der Querung des neu von Thun her kommenden GNSS-Anfluges zu sammeln. Sacha Ser-mier wird uns am Pilotenbriefing vom 28. Februar 2026 mit den Besonderheiten der neuen Situation vertraut machen.

Ich selbst habe mir vorgenommen, in der bevorstehen-den Saison mein Zeitbudget für einmal wieder mehr auf das Fliegen statt auf Sitzungen und den Papierkram zu verwenden – wir werden sehen. Danke, liebe Pilot*innen für die zwar wenigen, aber umso freudvolleren Stun-den, die ich mit Euch auf dem Belpmoos und in den Cockpits verbringen durfte. Danke, liebe Fluglehrer für die Beharrlichkeit, mit der Ihr zur Qualität unserer Schule beigetragen habt. Ich wünsche uns allen eine ge-nüssliche, von tollen Flügen geprägte und von Vorfäl- len und anderer Unbill verschonte Saison.



JAHRESBERICHT INFRASTRUKTUR

Alain Walther



Das Jahr 2025 begann mit Nachrichten, die zuversichtlich stimmten: bei den treibenden Kräften von Belpmoossolar war eine deutliche Ernüchterung spürbar, und es wurde ruhig um das Projekt, das sichtlich ins Stocken geraten war.

Im Sommer wurden die Ergebnisse der Mitwirkung zur Richtplanänderung veröffentlicht. Zudem gab es eine Übereinkunft zwischen den grossen Umweltverbänden, den Behörden und Belpmoossolar. Als Resultat blieb eine deutlich verkleinerte Photovoltaikanlage (minus 30% Fläche). Ob diese für die Partner BKW, EWB und FHB überhaupt noch rentiert, ist auch heute, Monate nach der Bekanntgabe des verkleinerten Projekts, immer noch nicht offiziell kommuniziert worden. Die Tro-

im Hintergrund nicht nachgelassen. Trotzdem dürfen wir feststellen, dass zum Jahresende 2025, also dem Zeitpunkt, zu dem Belpmoossolar laut der ersten Medienmitteilung vom Januar 2023 in Betrieb hätte gehen sollen, noch nicht einmal ein baugesuchsreifes Projekt vorliegt. Interessanterweise ist stattdessen inzwischen ein Vorhaben für eine neue Jetbasis der REGA im Gespräch. Wir gehen davon aus, dass sich dieses für die SG Bern verträglicher als eine Freifeld-Photovoltaikanlage realisieren liesse. Deshalb sind wir bereits mit der REGA in Kontakt getreten. Natürlich hoffen wir, dass dieses Projekt auch dem Flughafen weiterhelfen wird. Wir machen einen Schritt nach dem anderen. Bis-her entwickelt sich alles eher in unserem Sinne. Die nächsten zwei Flugsaisons sind auf jeden Fall gesichert.

An dieser Stelle möchte ich den Mitgliedern der Taskforce für ihre beharrliche und versierte Arbeit danken. Besonders möchte ich unseren Hofnarren Markus Gnägi erwähnen, der unsere Taskforce nun verlässt um an anderer Stelle für den Erhalt des Flugplatzes in Bellechasse einzutreten – vielen Dank Markus, lasst uns wissen wie wir euch beistehen können.

Erfreulicherweise hat sich dieses Jahr die durch Küre Wenger initiierte Intensivierung des Windenbetriebs am Freitagabend gut entwickelt und insbesondere bei den jüngeren Piloten etabliert. Knapp 200 Windenstarts und eine kleine Ziellandekonkurrenz wurden bis Weihnachten durchgeführt, mit etwas Glück kommt in der Altjahreswoche sogar noch etwas mehr dazu! Erfreulich auch, dass wir mit Stefan Graf einen weiteren Windenfahrer gewinnen und ausbilden konnten – zusammen mit Küre Wenger, Hans-Peter Mayer und Dominic Haldemann steht uns nun schon ein Viererteam zu Verfügung.

Neben den Platzrunden konnten im Herbst bereits einige längere Hangflüge ab der Winde geflogen werden. Im Spätsommer und kurz vor Weihnachten wurden den positiven Gespräche mit dem Bundesamt für Umwelt BAFU und dem Amt für Landwirtschaft und Natur LANAT geführt. Diese Diskussionen lassen hoffen, dass wir trotz der Inventarisierung der Trockenwiese eine Verlängerung des Windenseils auf ca. 1100 m erreichen können. Damit bekommen wir deutlich bessere Bedingungen für die Schulung und auch für Hangflüge am Längenberg – wir bleiben dran und werden in den nächsten Wochen das Gespräch mit den Landwirten und dem Flughafen suchen. Merci an dieser Stelle vor allem an Küre Wenger und Michael Aebersold, die ich zu den Diskussionen mit den Ämtern begleiten durfte!



Grundreinigung Hangar

ckenwiese ihrerseits wurde per bundesrätemlichem Entscheid ins nationale Inventar der schützenswerten Standorte aufgenommen. Zu guter Letzt fand die Aufnahme von Belpmoossolar in den Richtplan wegen der Widersprüche mit der aviatischen Nutzung, insbesondere mit der rechtskräftig bewilligten Ausbauetappe 4, nur mit dem Beiwort «Zwischenergebnis unter der Bedingung dass keine neuen grösseren Interessenskonflikte auftauchen» statt. Und ebendiese Widersprüche haben nicht gerade abgenommen, als im Herbst der Spatenstich eines kleinen Rollweges erfolgte, um die ansonsten unwiderruflich auslaufende Baubewilligung der Ausbauetappe 4 zu retten.

Wir dürfen trotz allem nicht davon ausgehen, dass keines der Vorhaben in unserem Pistenbereich realisiert wird. Deshalb haben auch die Aktivitäten der Taskforce

Neben allen Projekten haben wir uns auch dieses Jahr wieder um unsere Villa Thermik, den Hangar und die Umgebung gekümmert. Nachdem wir den Frühlingsbautag auf Grund des bereits sehr geladenen Tagessprogramms abgesagt hatten, war der Start etwas verhalten. Dennoch sah unsere Umgebung im Verlaufe des Frühjahrs dank Steffi und Roman so gut aus wie schon lange nicht mehr. Zwar haben uns beide inzwischen aus privaten Gründen wieder verlassen, sie haben uns aber auch gezeigt, um wieviel mehr Hingabe und Pflege das Wohlbefinden steigern können. Im Herbst dann die Aktion von Küre, Dani, Richi und Role, die aus dem abgewarteten alten Linoleum der Villa Thermik etwas traver-tinartig glänzend schönes hervorgeschrubbt und versiegelt haben. Ein grosses Merci und Bravo! So fägt's!

Auch der Saisonabschluss mit Demontagebautag und anschliessendem Abendessen war erfolgreich. Dank den von Dani Honegger besorgten Geräten konnte das Team im gleichen Rahmen wie die letzten Jahre zügig den notwendigsten Unterhalt erledigen. Der gesellige Teil der Verpflegung am Mittag durch Bärnu & Team hat uns wieder einmal näher zusammengebracht, es wurde viel erzählt und geträumt. Und am Abend haben uns

Richi, Paula, Bärnu und Familie Aeberhard mit feinen Pizzas und Hors d'Œuvres verwöhnt – ein herzliches Merci an alle!

Gerne möchte ich zum Abschluss nochmals allen danken, die im Alltag zum Gelingen beitragen. Es sind dies im Speziellen Dani Honegger und Albi Leutenegger, die sich ums Mähen, Technisches, rechtzeitiges Bereitstellen des Müllcontainers und vieles mehr gekümmert haben. Wir brauchen in nächster Zeit unbedingt mehr frische Kräfte, die am Strick mitziehen helfen – also, wenn auch ihr Freude an unserem schönen Zuhause habt, tut bitte mit! Denn, wie Charles Dickens sagte: «Ich fühle, dass Kleinigkeiten die Summe des Lebens ausmachen».

Nun wünsche ich euch allen für 2026 viele schöne kameralistische Erlebnisse im Mösl, in allen Facetten unseres einzigartig schönen Hobbys!

Herzliche Grüsse,

Alain Walther
Chef Infrastruktur SG Bern



Anhänger abdampfen

JAHRESBERICHT FINANZEN 2025

Joël Meyer



Mit viel Vorfreude, aber auch mit dem nötigen Respekt habe ich per 2025 das Amt des Finanzchefs der SG Bern übernommen. An dieser Stelle möchte ich mich herzlich für die Wahl und das mir entgegengebrachte Vertrauen bedanken.

Ich habe mich ohne vertiefte Vorkenntnisse in der Buchhaltung dieser Aufgabe gestellt, mit der Motivation, Neues zu lernen und Verantwortung zu übernehmen. Die Lernkurve war im ersten Jahr entsprechend steil. Dieses erste Jahr war sowohl herausfordernd als auch sehr lehrreich, und ich freue mich darauf, die finanziellen Belange der SG Bern auch in Zukunft sorgfältig und verantwortungsbewusst begleiten zu dürfen.

Im Vergleich zum Vorjahr wurde im Jahr 2025 deutlich mehr geflogen. Insgesamt bewegte sich das Flugaufkommen etwa auf dem Niveau von 2023. Ausschlaggebend dafür war insbesondere, dass die Piste bereits ab Saisonbeginn uneingeschränkt zur Verfügung stand, was einen kontinuierlichen Flugbetrieb über die gesamte Saison ermöglichte. Diese Entwicklung freut mich persönlich sehr, und auch aus finanzieller Sicht ist sie äusserst positiv zu bewerten.

Besonders hervorheben möchte ich den Windenbetrieb. Die Winde konnte im vergangenen Jahr intensiv eingesetzt werden, mit dem Ergebnis, dass sich die Anzahl der Windenstarts im Vergleich zum Vorjahr etwa verfünfacht hat. Diese Entwicklung ist sowohl aus betrieblicher als auch aus finanzieller Sicht erfreulich. Nun, da viele von uns im Windenbetrieb wieder sehr routiniert sind, wünsche ich mir, dass vermehrt Passagierflüge ab der Winde durchgeführt werden. Diese eignen sich hervorragend, um zusätzliche Einnahmen zu generieren. Weniger erfreulich zeigt sich weiterhin die Situation im Bereich Motorflug / Motorsegler. Die anfallenden Kosten der Robin und der Dimona sind nach wie vor hoch und konnten erneut nicht vollständig durch die entsprechenden Erträge gedeckt werden. Bis zu einem gewissen Grad ist dies so vorgesehen, da ein Teil der Kosten über Pauschalen gedeckt wird. Dennoch möchte ich im kommenden Jahr ein besonderes Augenmerk auf die Kostenstruktur dieser beiden Flugzeuge legen. Ziel ist es, Lösungen zu erarbeiten, um mittelfristig einen kosten-deckenden und nachhaltig tragbaren Betrieb sicherzustellen. Bei der Dimona ist zudem zu berücksichtigen, dass der Motor in rund 150 Betriebsstunden seine TBO erreichen wird und ein Ersatz ansteht.

Ich wünsche allen Mitgliedern viele schöne und unfall-freie Flüge im kommenden Jahr.

AUS DEM SEKRETARIAT 2025

Philipp Aeberhard, Sekretär



Gerne informiere ich euch über unsere Mitgliedermutationen. Insgesamt hatten wir vier Neueintritte und fünf Austritte sowie diverse Mutationen, hier die Übersicht:

Eintritte:

Arne Klass (aktiv)
Marcus Meyer (passiv)
Elodie Rohrer (Schülerin)
René Wälti (Schüler)

Von aktiv auf passiv:

Ursula Husy (passiv)
Gesar Ugen (passiv)

Von passiv auf aktiv:

Kevin Bürcher (Schlepppilot)

Austritte:

Vital Anken (Schlepppilot)
Ruth Bannwart (passiv)
Tobias Imhof (passiv)
Walter Oberleitner (passiv)
Claudio Picozzi (passiv)

In Gedenken an:

Ruedi Vögeli (27.6.1945–7.4.2025)
Beat Senn (25.6.1942–14.4.2025)
Heiri Gabriel-Stucki (26.12.1939–7.10.2025)





ZWISCHENBERICHT VOM WARTUNGSTEAM

Bruno Häusler, Chef Technik

Jedes Jahr, um die gleiche Zeit, darf ich stellvertretend für das Wartungsteam über unsere Aktivitäten berichten. Während dieser Berichterstattung sind die Wartungsarbeiten an unseren Segelflugzeugen in vollem Gange.

Um möglichst viel von meiner eher knappen Freizeit in der Werkstatt und nicht am Schreibtisch zu verbringen, versuche ich mit Hilfe der künstlichen Intelligenz, bekannt unter dem Kürzel «KI», den Zwischenbericht zu verfassen.

Ohne Wartung kein Segelfliegen möglich!

Diese allen bekannte Tatsache, diente als Eingabe in die KI. Die Antwort durch die KI wurde wie folgt, Sekunden später, geliefert:

«Ja, ohne regelmässige und gründliche Wartung ist Segelfliegen nicht sicher und somit nicht möglich, da Segelflugzeuge, obwohl sie keinen Motor haben, komplexen technischen Geräten entsprechen, die regelmässig auf Strukturintegrität, Steuerbarkeit und Sicherheit geprüft werden müssen, um Unfälle durch

Materialermüdung, Defekte oder Ausfälle zu vermeiden und die Zulassung zu behalten. Wartung umfasst Prüfungen von Flügeln, Rumpf, Fahrwerk, Gurten, Instrumenten und mehr, die nach strengen Vorschriften durchgeführt werden müssen, um die Sicherheit von Piloten und Flugzeug zu gewährleisten»

Soweit die Erkenntnisse der künstlichen Intelligenz. Was uns die künstliche Intelligenz verschweigt, ist die Tatsache, dass es zum Glück immer noch Menschen braucht, um das Fliegen möglich zu machen.

Um das Segelfliegen in der SG-Bern auch im Jahr 2026 möglich zu machen, trafen sich im Oktober das Wartungsteam und das Göttinnen-Team zum Wartungsbriefing. Der Terminplan wurde finalisiert, sowie Verbesserungen zu den Wartungsarbeiten und deren Abläufen besprochen.



Montage einer Radbremse



Werkstatt

Der Auftrag an das Wartungsteam und GöttInnen Team ist klar festgelegt. Im Zeitraum vom November bis Ende Februar müssen acht Segelflugzeuge gemäss Wartungs-handbuch und den Work Order der CAMO Neukom die Wartungsarbeiten durchlaufen. Auch Reparaturen sowie Arbeiten zur Werterhaltung unserer Segelflugzeuge sind Teil dieses Prozesses.

Erfreulicherweise haben wir diese Saison keine grösseren Schäden an den Segelflugzeugen zu verzeichnen. Bisher bekannt sind diverse Oberflächenbeschädigungen und ein zerkratztes Capot. Diese Beschädigungen sind alle während dem Manövrieren am Boden und damit letztlich durch Unachtsamkeit entstanden.

Das Team der Flugzeug- GöttInnen besteht seit Jahren in fast unveränderter Zusammensetzung. Dieses Jahr hat lediglich Stefan Spengler seine Aufgabe als Götti der ASK 21 an Michael Aebersold übergeben. Besten Dank an Stefan für seine jahrelange Arbeit als Götti! Michael heissen wir im Team willkommen und wünschen ihm viel Spass und Erfolg als Götti!

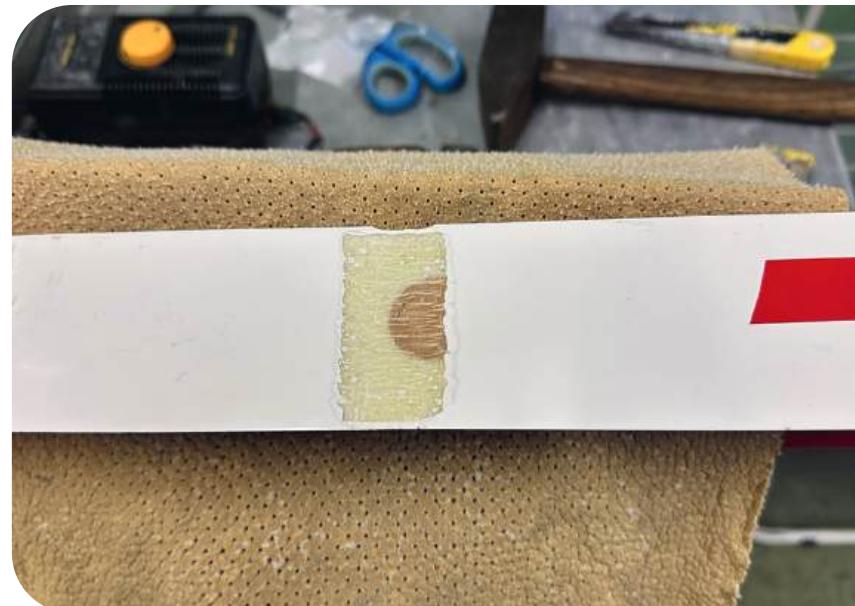
Das Wartungsteam wurde bereits letztes Jahr durch die Mitarbeit von Erich Reber und Richard Knochen-muss verstärkt. Erich und Rich übernehmen auch zusätzliche Arbeiten, welche einen wichtigen Beitrag zur Werterhaltung unserer Segelflugzeugflotte darstellen.

Als Beispiel hierzu ist die zeitintensive Reparatur einer Bremsklappen oder die Neulackierung einer Abdeckung zu erwähnen. Es sind vermeintlich kleine, aber zeitraubende Arbeiten.

Eine umfassende Bilanz zu der Wartung und den Reparaturarbeiten werden wir Ende Februar erstellen und bei Bedarf oder Notwendigkeit informieren.

Last but not least. Ich möchte mich bei unserem GöttInnen-Team und dem Wartungsteam für Ihren Einsatz bedanken. Beide müssen im Hintergrund vielfältige Aufgaben erledigen. So zum Beispiel die Pflege und Wartung unserer Fallschirme, Reparaturen und Waschen von Capots und Flügeltüchern oder die Logistik der Sauertoffflaschen. Die Fahrtüchtigkeit unserer Flugzeuganhänger muss sichergestellt werden, an der Avionik sind die notwendigen Updates durchzuführen, Reservepneus müssen in genügender Anzahl vorhanden sein, das gültige ARC muss in die Cockpitmappe eingesortiert werden, und vieles andere mehr.

Danke an die beiden Teams, die mit ihrem Beitrag das Fliegen in der SG Bern überhaupt möglich machen.



Bremsklappe mit repariertem Oberflächenschaden

Ikarustag 2025



Empfang auf dem Segelflugplatz



Briefing



Briefing Segelflug



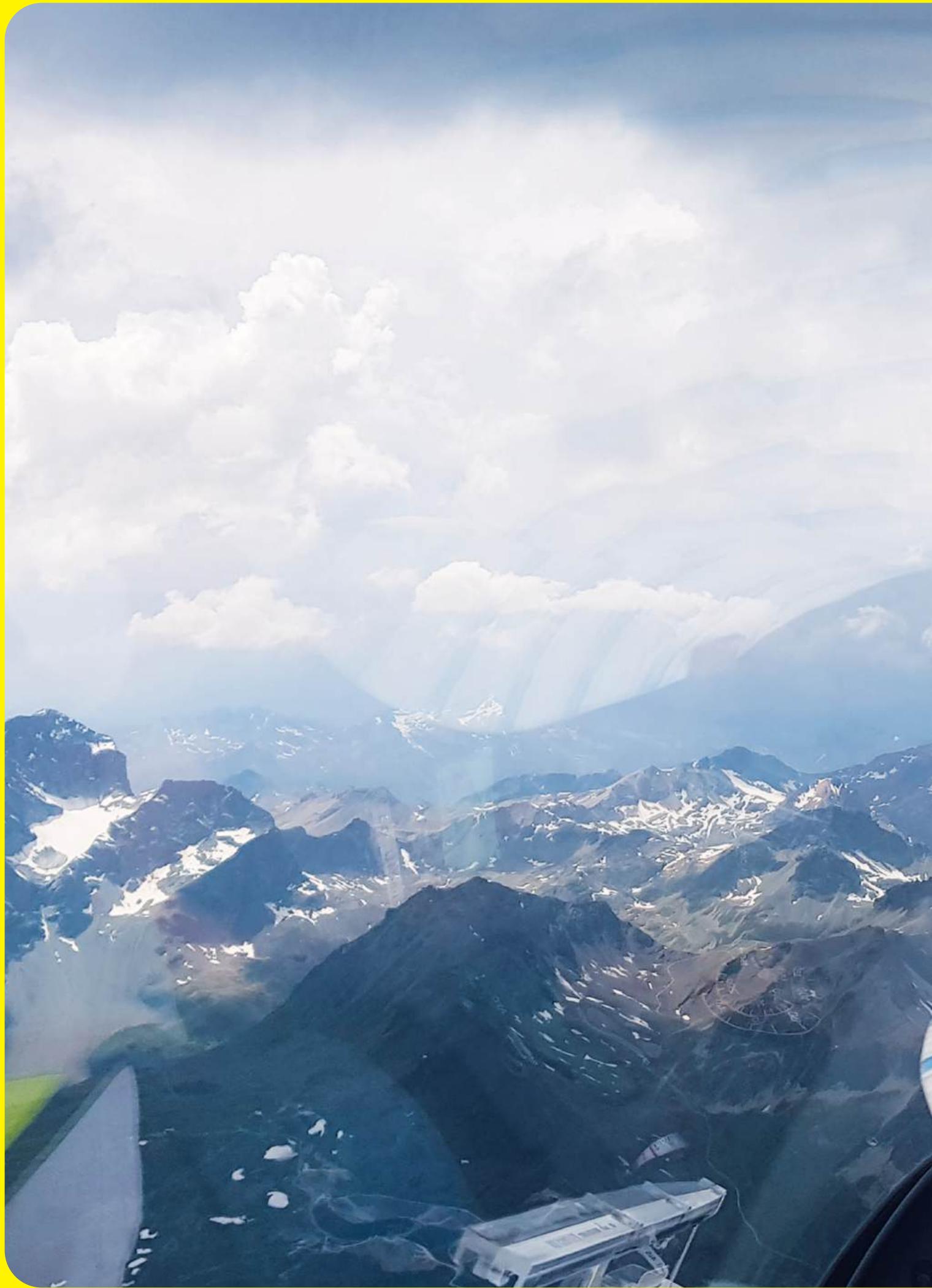
Briefing Bristell



Briefing Heli



Mittagspause: Die Kleinen bei den Grossen



Vor der Front





UNFALLMUSTER IM SEGELFLUG – WIR KÖNNEN DARAUS LERNEN

Ivan Hausammann, Safety Officer

Erneut ist eine Segelflugsaison vorbei. Wir blieben von grösseren Ereignissen verschont – hoffentlich nicht nur glücklicherweise, sondern auch, weil wir ein paar Dinge gut machen. Nicht perfekt, aber gut genug: Das Dreieck Safety, Kosten und Vereinstauglichkeit muss immer in Balance bleiben.

Für den diesjährigen Bericht habe ich versucht, die rund 445 von der SUST publizierten Unfallberichte der Kategorie «Segelflug» zu analysieren und herauszuarbeiten, welche Muster es gibt. Die Analyse umfasst 4159 Seiten und geschah mit Hilfe von ChatGPT. Die Arbeit geht damit vergleichsweise schnell, das Ergebnis ist allerdings nicht unbedingt sehr genau.

Für unsere Zwecke interessant ist die erstellte Ursachen-Taxonomie: Eine über alle drei Landessprachen hinweg harmonisierte Kategorisierung der Unfallursachen präsentiert sich wie folgt:

1. Startphase (Winde / Schlepp / Startabbruch)

- a. Windenstart (Seil, Ausklinken, Steilflug / Speed)
- b. Schleppstart (Position, Ausklinken, Kommunikation)
- c. Startabbruch / Notverfahren

2. Anflug / Landung / Aussenlandung

- a. Anflug- / Platzrundenplanung, Profil / Speed
- b. Aussenlandungs-Entscheid & Vorbereitung
- c. Landetechnik / Hindernismanagement im Endanflug

3. Flugführung / Energiemanagement

- a. Stall / Mindestgeschwindigkeit unterschritten
- b. Abkippen / Trudeln (Kurvenflug)
- c. Bankwinkel / Speed / Einsatz der Trimmung (procedural)

4. Gelände / Hindernisse

- a. Kollision mit Gelände (CFIT im Segelflugkontext)
- b. Kollision mit Hindernissen (Seile / Leitungen / Masten / Bäume)
- c. Unterschreiten Mindestflughöhe / Hangnähe

5. Meteorologie (primär oder verstärkend)

- a. Turbulenz / Lee / Hangwind
- b. Wind / Böen / Sicht / Dunst
- c. Gewitter / Schauer, schnelle Verschlechterung

6. Menschliche Faktoren / Verfahren / Entscheidungsfindung

- a. Fehlentscheid / verspäteter Entscheid (z. B. Landung)
- b. Situational Awareness / Wahrnehmung / Fixation
- c. Routine / Training / Currency
- d. Zustand (gesundheitlich / physiologisch), falls erwähnt

7. Technik / Material / Ausrüstung

- a. Struktur- / Bauteilversagen
- b. System- / Bedienfehler (Kupplung / Instrumente / Ruder)
- c. Wartung / Modifikation

8. Luftraum / Verkehr / Konflikte

- a. Konflikt / Annäherung / Kollision (Luftfahrzeug zu Luftfahrzeug)
- b. Kommunikation / Koordination
- c. Hilfsmittel / Avionik (z. B. FLARM), falls erwähnt

Über die letzten Jahre haben sich gewisse Verschiebungen ergeben; so haben Kollisionen in der Luft spürbar abgenommen. Auch Kollisionen mit dem Gelände oder Kabeln haben abgenommen. Bei ersterem ist sicherlich die Einführung von FLARM einer der Gründe für die Verbesserung. Beim zweiten Punkt vermute ich, dass man mit den früheren Holzflugzeugen «anders» geflogen ist – langsamer und vor allem auch näher am Gelände. Entsprechend gering waren die Reserven, vor allem bei einem Problem, das sich kaum verändert hat: Unterschreiten der Mindestgeschwindigkeit in Geländennähe.

ChatGPT hat folgende Muster herausgearbeitet:

1. Die dominierenden Unfallmuster sind «low-altitude and energy / speed reserve» (Stall / Mindestgeschwindigkeit / Abkippen) und «low-altitude and obstacle / terrain» (Leitungen, Seile, Hang, bewaldete Hänge).
2. Als häufige Kausalkette erscheint: später Entscheid (v. a. Aussenlandung / Abbruch) → sub-optimales Feld / Anflug → Hindernis- / Bodenberührung.
3. Ereignisse im Kontext von Start und Schlepp sind wiederkehrend: Winde / Schlepp / Ausklinken / Positionierung («convenience box») sind in mehreren Berichten unmittelbar ursächlich beschrieben.
4. Wetter ist selten als alleinige Primärursache formuliert, aber oft als Risikoverstärker (Turbulenz, Abwinde, Querwind, Dunst) in Kombination mit geringen Reserven an Speed und Höhe.

5. Menschliche Faktoren treten meist als «beitragende Faktoren» auf: geringe Mustererfahrung, Unklarheit der Rollen / Befehlsgewalt im Doppelsitzer, Navigations- / Entschlussprobleme.
6. Geländefallen: Ungeeignetes Landegelände oder Geländeform (Gefälle / Waldrand / enge Täler) wird explizit als Unfallursache genannt.
7. Hindernisse (Leitungen / Seile / Masten) sind wiederkehrende Unfallmechanismen; teils ist die Sichtbarkeit aus der Luft eingeschränkt (Seil).
8. Kontrollverlust mit unklarer primärer Auslöserusache kommt vor; Berichte nennen dann plausible Faktoren (z.B. mögliches Unwohlsein, Schwerpunktlage).
9. Die Prävention mit höchster Hebelwirkung liegt in Standardisierung / Training: Speed-Reserve-Regeln im Gelände / in Turbulenzen, konsequente «Decision Gates» für eine Aussenlandung, Schlepp- / Winden-CRM (Rollen / Box-Disziplin).

Die von ChatGPT im letzten Punkt genannte «Prävention» haben wir bei uns schon mehrmals thematisiert: Ausreichend Geschwindigkeit und gute Entscheidungen bei Aussenlandungen. Für ersteren Punkt habe ich im letzten Safety-Briefing den Hinweis auf einen sehr guten Foliensatz mitgegeben. Ich wiederhole den link hier nochmals: https://www.segelflug.ch/wp-content/uploads/2018/10/Stroemungsabriss_Hang.pdf

Insbesondere die physikalischen Erklärungen ab Seite 29 sind einleuchtend und eine gute Repetition.

Vielleicht finde ich dieses Jahr Zeit für weitere Analysen – das maschinenlesbare Grunddokument mit allen SUST Berichten ist erstellt und die künstliche Intelligenz macht rasante Fortschritte. Sicherer Segelfliegen benötigt aber weiterhin eure menschliche Intelligenz.

Ich wünsche Euch allen eine sichere Flugsaison 2026 mit vielen schönen Flügen.



Auch erfahrene Piloten machen Fehler – missglückte Aussenlandung



GEDANKEN, DIE MUT MACHEN SOLLEN

Adam Woolley

Dieser Text wurde uns von Adam Woolley zur Verfügung gestellt, einem Segelflugpiloten aus Australien. Adam wurde in der 3. Generation in die Welt des Segelflugs hineingeboren. Mit fünfzehn Jahren machte er seinen ersten Soloflug. Seit dieser Zeit haben sein Eifer, möglichst effizient zu fliegen, und sein Hunger nach einem Weltmeistertitel nie nachgelassen. Seine Leidenschaft ist es, seine Erfahrung und seine Freude mit anderen Segelflugpiloten überall auf der Welt zu teilen. Adam fliegt als Kapitän einer Boeing 787 für ANA in Japan. In seiner Freizeit jagt er rund um die Welt dem Sommer hinterher. Er hat inzwischen zehnmal den Titel in der australischen Meisterschaft gewonnen. Zusätzlich hat er Australien bei acht Weltmeisterschaften und einer Europameisterschaft vertreten.

Am Anfang jedes Traums gibt es diesen magischen Augenblick – man hat Schmetterlinge im Bauch, staunt mit grossen Augen und ist aufgereggt. Jedem, der mit dem Gedanken spielt, in ein Cockpit zu klettern und die Welt des Segelflugs zu entdecken, sage ich: das hier ist dein Augenblick. Geniesse ihn. Hab keine Angst davor, dich wie ein Anfänger zu fühlen; freu dich darüber. Dieses Gefühl beweist, dass du etwas Wichtigem auf der Spur bist.

Du musst nicht vom ersten Tag an an der Spitze sein. Genau genommen solltest du das gar nicht. Denn die wahre Freude entsteht auf dem Weg nach oben – man lernt die Regeln, findet seinen Rhythmus und erprobt

behutsam seine Flügel. Beim Segelfliegen geht es nicht nur um die Beherrschung der Luft; du entdeckst deine Kraft, deine Geduld und deine Leidenschaft. Jeder Flug lehrt dich etwas Neues. Jede Landung bringt dich dem, der du werden wirst, ein Stück näher.

Auf dieser Reise wirst du Menschen begegnen, die in deiner Geschichte bleibende Spuren hinterlassen werden – Piloten, Mentoren, Freunde. Viele von ihnen sind weltgewandt, weise und geben ihr Wissen grosszügig weiter. Lache mit ihnen, lerne von ihnen. Lass dich von ihnen inspirieren, und lass sie dich daran erinnern, dass du auf deinem Weg nicht allein bist. Umgib dich mit Menschen, die dich tragen und fordern. Sie sind jetzt Teil deines Himmels.

Das Wichtigste ist aber, dass du in deinem «Warum» gerdet bleibst. Vergiss nicht, was dich ursprünglich zum Segelflug gebracht hat – der Traum, die Neugier, der Wunsch zu wachsen. Bleib fokussiert, auch wenn Ablenkungen winken. Man stellt allzu leicht Vergleiche an, gibt dem Zweifel Raum, möchte Schritte überspringen. Aber jeder grosse Pilot hat dort angefangen, wo du jetzt stehst: am Boden, mit dem Blick zum Himmel und dem Mut, zu träumen.

Segelfliegen ist mehr als ein Sport. Es ist eine Metapher für das Leben. Du wirst nicht immer die perfekte Thermik erwischen, aber immer einen neuen Blickwinkel gewinnen. Du wirst lernen, dir selbst zu vertrauen, durch Ungewissheit zu steuern und Fortschritte zu feiern, mögen sie gross oder klein sein.

Mach diesen ersten Flug. Fühl den Wind, die Aufregung, die Freude. Sei der Anfänger. Denn der Himmel verlangt von dir nicht Vollkommenheit – er verlangt nur, dass du kommst, deine Flügel ausbreitest und daran glaubst, dass du zu den Wolken gehörst. Ich persönlich glaube fest daran.



FRÜHER WAR ALLES BESSER?

Stefan Graf



Michael Aebersolds unermüdliche Spaziergänge im Netz haben uns zwei Trouvaillen beschert, die es wert sind, gezeigt zu werden. Vor über hundert Jahren berichteten die Neuen Zürcher Nachrichten und die Berner Woche im September 1922 über einen perfiden Anschlag, bei dem Bauern vom Gurten einen Gleiter, mit dem junge, flugbegeisterte Berner die ersten Hüpfen an den Hängen rund um das Belpmoos wagten, zertrümmerten und in Brand setzten. Das Fluggerät war von einem Albert Cuendet nach dem Vorbild des Lilienthal-Gleiters selbst gebaut worden. Cuendet gründete ein Jahr später mit anderen Flugenthusiasten den «flugtechnischen Verein Bern», die Keimzelle des Segelflugs in Bern.

Schon damals gab es also in der Bevölkerung nicht nur Zustimmung für den Segelflug. Auch heute kämpfen wir Segelflieger immer noch um Anerkennung unseres Sports und um den Schutz unseres Sportplatzes Belpmoos. Immerhin müssen wir uns dabei nicht mehr mit handgreiflichen Landwirten herumschlagen.

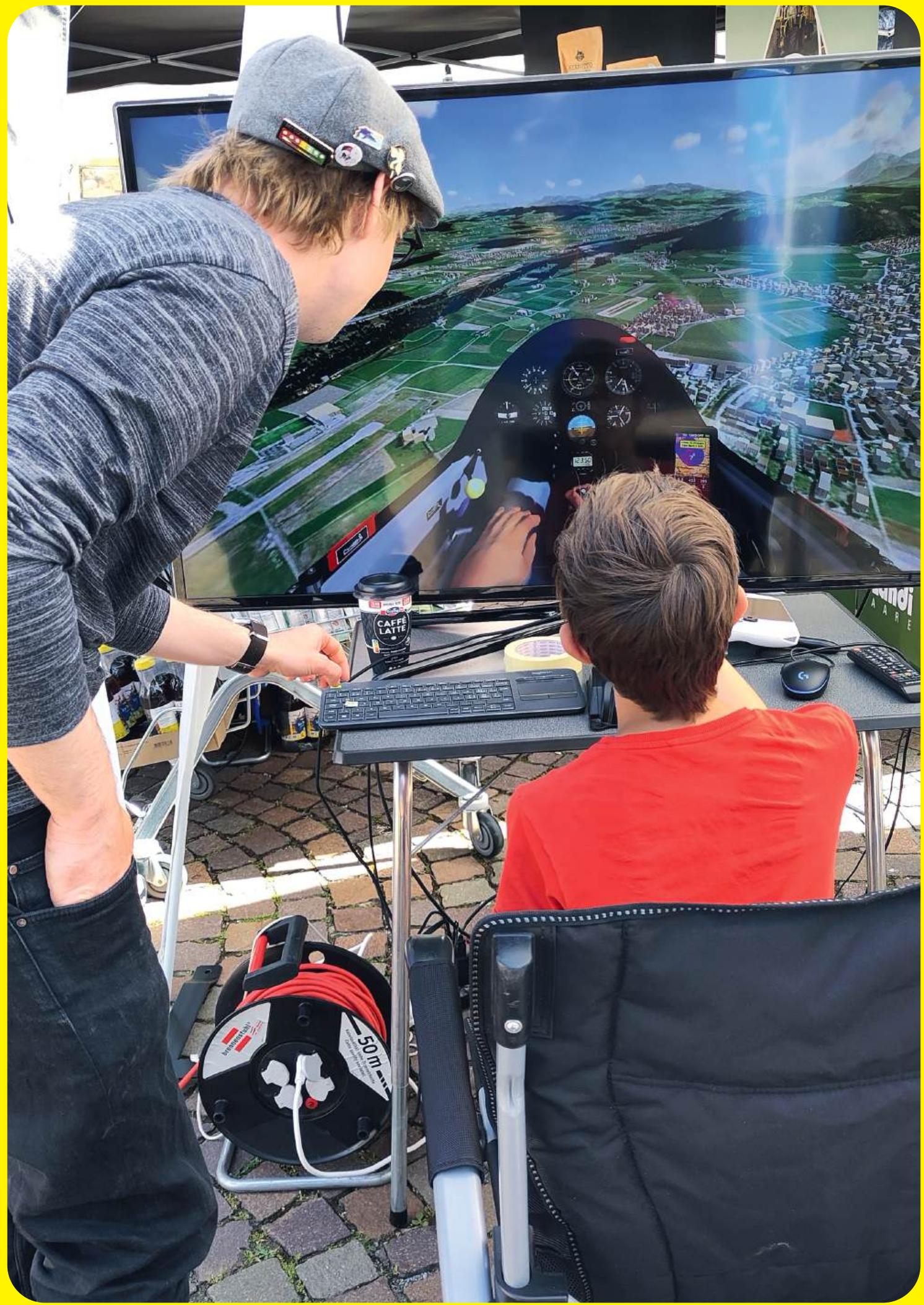
Der Ruhm der Deutschen in der Rhön hat einige Berner Flieger, die bereits mit großen Motorapparaten geflogen sind, nicht ruhen lassen. Die Herren Gafner, Quendet und Chardon, welch letzterer ja auch am motorlosen Wettkampf in Frankreich teilnahm, machen seit neuester Zeit vom Gurten aus Versuche mit Gleit- und Segelfliegern. Die Erfolge der Deutschen in der Rhön haben sie natürlich noch nicht im entferntesten erreicht. Die großen Apparate machen eilige Gumpen von 100 Metern und landen dann wieder auf sicherem Erdboden. Aber aller Anfang ist schwer. Es ist sehr anerkennenswert, daß der motorlose Segelflug nun auch bei uns Interesse findet und daß sich Schweizer Flieger bemühen, auch ihren Teil an dieser Art der Lusterschleierung beizutragen. Weniger kultursfördernd war das Benehmen der Gurtenbauern, die sich zusammenrotteten und leichten Sonntag Herrn Quendet mit seinem Apparat überfielen, den Flieger verprügelten und den Apparat verbrannten. Die am Gurten ansässigen „wilden Böllerschäften“ bilden überhaupt einen Schrecken für die Spaziergänger und Ausflügler. Das Benehmen den jungen, opferwilligen Sportsleuten gegenüber jedoch, welche sich mit Mühe und Geldaufwand Apparate konstruierten, schlägt dem Faß den Boden aus und dürfte ein für die Uebelstäter sehr unangenehmes Nachspiel haben.

Motorlose Flüge sollten Sonntags am Gurten ange stellt werden, und zwar Gleit- und Segelflüge, die die Herren Gafner und Quendet unternehmen wollten. Leider waren die Terrainverhältnisse ungünstig und die Windverhältnisse windig, so daß es zu keinem eigentlichen Flug kam. Über die Apparate und den weiteren Verlauf der Veranstaltung meldet das „Berner Tagblatt“ folgendes: Der Apparat des Herrn Quendet war ein einfacher Gleitflieger, wie ihn Lilienthal zuerst baute. Er wiegt nur 16 Kg. Das Segelflugzeug hat ein Doppeldecker mit Höhen- und Seitensteuern. Bei einer Tragfläche von 21 Kubikmeter und einem Gewicht von nur 48 Kg. ist sein Lenker wohl imstande, Flüge von ziemlicher Zeitdauer auszuführen. — Bemüht ist das Verhalten gewisser Bauern am Gurten. Trotzdem zu dieser Zeit, im Herbst, die Felder leer sind, also nichts mehr verdorben werden kann, kam es zu unerwidrlichen Aufritten. Eine Gemeinheit sondergleichen ist der Vorfall vom letzten Sonntag nachmittag, wo der Gleitflugapparat von einer Rotte von Bewohnern des Gurtedorfes kurzerhand in Stücke zerstört und verbrannt wurde. Die Sache wird noch ein gerichtliches Nachspiel haben.

Wenn auch das Verhalten der Bauern durch die zahllosen Besitzstörungen, die ihnen am Gurten angetan werden, begreiflich ist, so geht es denn doch zu weit, einen mühsam erbauten Apparat kurzerhand zu zerstören. —

Jahrmarkt Belp 2025





AUSBILDUNG ZUM WINDENFAHRER

Stefan Graf



Wie ein Pinguin unter Albatrossen – so kam ich mir nach meinem unfreiwilligen Grounding im Sommer 2024 vor. Meine Tätigkeit als Schlepppilot war abrupt beendet. Wie sollte ich in Zukunft als Fussgänger aktiv am Leben eines Vereins teilnehmen, dessen Ziel das Fliegen ist? Ich könnte den Rasenmäher fahren – aber dieser Job war bereits kompetent besetzt. Zum Glück gab es eine andere Möglichkeit für den Fussgänger – der Verein brauchte dringend einen weiteren Windenfahrer.

Die Schleppwinde der SG Bern ist ein Ungetüm von einem 250 PS-Motor, montiert auf einem uralten Berna «Vierlivier»-Lastwagen aus dem Jahr 1953. Ein unsynchronisiertes Getriebe, keine Servolenkung, dafür ein ausladendes Lenkrad. Die Winde selbst rein manuell mit sieben Hebeln zu bedienen, die in der richtigen Reihenfolge geschaltet werden wollen. Entsprechend gross war mein Respekt vor dieser technischen Herausforderung, auch wenn mir unser Windenfahrer Küré Wenger, der meine Ausbildung übernehmen würde, immer wieder versicherte, das Ganze sei keine Raketenwissenschaft. Ich nahm mir vor, die Ausbildung während der Saison 2025 anzupacken.

Diese Ausbildung ist in der Schweiz nicht so formalisiert wie in Deutschland, lehnt sich aber eng an die dort erarbeiteten Regeln an. Der Hauptunterschied – in diesem Fall zu meinem Vorteil – war, dass ich nicht unbedingt brevetierter Segelflugpilot sein musste, um Windenfahrer zu werden. Ansonsten sind die Regeln ähnlich: ich sollte das theoretische Wissen zu Physik und Aerodynamik des Windenstarts erarbeiten, die Bedienung von Lastwagen und Winde erlernen und anschliessend etwa einhundert Windenstarts an zehn verschiedenen Tagen unter Supervision durchführen. Ausserdem sollte ich einige Windenstarts im Segelflugzeug mitmachen, um zu erfahren, was am fliegenden Ende des Schleppseils passierte. So weit, so gut. Als ich mit Role Bieri als Fluglehrer den ersten Start im Doppelsitzer erlebte, war ich buchstäblich erschlagen von der Wucht, mit der unser Flugzeug in den Himmel katapultiert wurde. In vier Sekunden von Null auf Hundert – das schafft selbst im Europapark nur eine einzige Bahn.

Ich fragte den Chef des Windenbetriebs am Flugplatz Amlikon um Unterstützung an und bekam von ihm ein mehrseitiges Dokument, in dem es nur so von Paral-



Handschuhe des Windenfahrers am Ende der Saison

Ileogrammen und Vektoren wimmelte, die während der verschiedenen Phasen eines Windenstarts eine Rolle spielten. Mein Respekt vor der Aufgabe wuchs. Als ich dann aber etliche Male neben Küre auf der Winde hockte und mir die Reihenfolge der Handgriffe einzuprägen versuchte, mit denen er die Seiltrommeln einkuppelte (die Berna-Winde hat zwei davon), das Seil straffte und schliesslich beschleunigte, bis sich weit hinten am Pistenanfang ein Segelflugzeug in den Himmel hob, schienen die Abläufe logisch und das Unterfangen nicht mehr ganz so schwierig zu sein.

Da der Windenbetrieb in Bern anfangs Saison noch nicht richtig Fahrt aufgenommen hatte, sah ich mich nach einer Möglichkeit um, möglichst schnell zu den ers-

das Seil auszuklinken. Ich machte Erfahrungen mit verhedderten oder gerissenen Seilen und lernte, sie zu spleissen. Überrascht war ich von der körperlichen Anstrengung beim Zurückbringen der Seile zum Start; dabei müssen die Seiltrommeln manuell gebremst werden, um einerseits Schlaufen und Überschläge zu vermeiden, andererseits aber nicht so viel Spannung zuzulassen, dass die Seile vom Rückholfahrzeug herunterfallen. Das ruiniert selbst die dicksten Lederhandschuhe in kurzer Zeit.

Am Ende der Saison hatte ich genügend Starts im Logbuch; meine Ausbildung war abgeschlossen, ich durfte die Schleppwinde eigenverantwortlich bedienen. Dafür möchte ich vor allem meinen Lehrern Küre Wenger,



Die ersten Schlepps in Schupfart mit Beat Kehrli

ten Starts zu kommen. Diese Möglichkeit bot sich in Schupfart, wohin mich der dortige Windenchef Beat Kehrli einlud. Beat war der ideale Lehrer; er strahlte eine Ruhe aus, die sich auf mich übertrug. Im Nu sass ich auf dem Sitz des Windenfahrers, Beat erklärte mir noch einmal die wichtigsten Griffe, seine Hand schwebte über meiner, bereit, jederzeit einzugreifen, aber er liess mich machen – und plötzlich hatte ich meinen ersten Windenstart absolviert. Hoch über uns schwebte ein Segelflugzeug, das Schleppseil fiel am Fallschirm zu Boden. Der Pinguin hatte einem Albatros in die Luft verholfen.

Der Rest ist Geschichte. Ich führte unter der Supervision von Küre Wenger und Hans-Peter Mayer Dutzende von Windenstarts durch, wurde dabei allmählich selbstsicherer und routinierter. Ich lernte, den Flugweg des startenden Segelflugzeugs optisch zu beurteilen und zum richtigen Zeitpunkt das Gas zurückzunehmen, um

Beat Kehrli und Hans-Peter Mayer danken, aber auch allen Pilotinnen und Piloten, die mir ihr Vertrauen schenkten und durch gutes Feedback nach jedem Start halfen, Fehler und Unsicherheiten zu korrigieren. Der Pinguin hat seinen Platz im Flugbetrieb gefunden.



Was ChatGPT über Pinguine als Windenfahrer denkt

Flugmodellausstellung Kirchberg 2025





Der Grosse als Blickfang bei den Kleinen. Viel Interesse am «richtigen» Segelflugzeug vor der Halle

ALS FLUGLEHRER AM BFK «EINFÜHRUNG GEBIRGSFLUG»

Kurt Wenger



BFK «Einführung Gebirgsflug»: Dieser Breitenförderungskurs findet traditionell in Samedan statt. In diesem Fluglager geht es primär darum, alpenspezifische Kompetenzen zu erarbeiten und das Fliegen am Hang zu trainieren. Der Kurs richtet sich an Piloten, die keine oder wenig Erfahrung im Alpenflug haben.

Eher durch einen Zufall kam ich in das Team dieses BFK. Als ich angefragt wurde, ob ich als Fluglehrer teilnehmen möchte, zögerte ich. Ich hatte mir eine Teilnahme noch nie überlegt, und eigentlich hatte ich auch eine andere Jahresplanung. Zunächst dachte ich daran, das Ganze aufs nächste Jahr zu verschieben. Als ich dann aber mit Roland Bieri kurz über das Projekt sprach, gab er mir trocken zu verstehen, dass vor allem junge Fluglehrer nötig wären. Also: Nichts aufschieben! Jetzt oder nie. Ich sagte zu.

Mit Spannung und grosser Freude fuhr ich mit einem DuoDiscus unseres Vereins im Schlepp nach Samedan und stieg in den Kurs ein. Ich freute mich auf das Fliegen in einem Gebiet, das ich nur von der Durchreise bei gutem Wetter kannte, und auf die Zusammenarbeit mit Fluglehrern und Piloten, die neu für mich waren und von deren Arbeitsweise ich zu profitieren hoffte.

Am ersten Tag, einen Tag vor dem Eintreffen der Piloten, stand das Fluglehrertraining auf dem Programm. Ich wurde mit den Abläufen am Platz vertraut gemacht, insbesondere mit dem Windenstart und der Umgebung. Mit einem Kollegen konnte ich meine Checkflüge absolvieren.

Der Flugplatz von Samedan liegt auf 1700 m Höhe und gilt als der höchste Flughafen Europas. Er hat als Regionalflugplatz grosse Bedeutung für das Oberengadin. Allerdings weist er anspruchsvolle Anflugverfahren auf. Hier treffen Segelflug, Motorflug, Helikopter und kommerzieller Flugverkehr mit Privatjets aufeinander. Der Flugplatz wird mit Aerodrome Flight Information Service (AFIS) betrieben. Dieser Umstand ist für Piloten gewöhnungsbedürftig und nicht zu unterschätzen. Einerseits sind die Verfahren bis zu einem gewissen Grad einfacher als an einem Flughafen mit Air Traffic Control (ATC). Andererseits muss der Pilot seinen Anflug eigenverantwortlich einteilen. Während des Kurses zwang zum Beispiel der schlecht eingeteilte Approach eines Segelflugzeugs einen Privatjet zum Durchstarten mit einem Go Around von deutlich über zehn Minuten. Derartige Szenarien sollten wir als Segelflieger unbedingt vermeiden, da sie zu Diskussionen führen und schlimmstenfalls unangenehme Regeln nach sich ziehen könnten. Wenn wir genügend Höhenreserve haben und unseren Anflug klug planen, können wir Konflikte vermeiden und



Herausforderung gemischter Verkehr ohne Air Traffic Control

dem weniger flexiblen Flugbetrieb den Vortritt offerieren. Das gelingt auch gut, vorausgesetzt wir sind mit den Szenarien eines AFIS vertraut und auf die örtlichen Gegebenheiten vorbereitet.

Augenfällig war in diesem Zusammenhang die Flugbetriebsorganisation am Platz. Ich registrierte überrascht und erfreut, wie das Miteinander hier gelebt wird, und wie die Flugplatzleitung, die offensichtlich fliegerische Kompetenzen im Segelflug besitzt, die Bedürfnisse von Segelfliegern versteht.

In Samedan werden keine Flugzeugschlepps durchgeführt. Man startet ausschliesslich an der Winde. An einem etwa 1000 m langen Seil erreicht man auf 1700 m Meereshöhe eine Ausklinkhöhe von etwa 500 m über Grund. Der Platz weist charakteristische Windsysteme auf. Der Maloja-Wind spielt bei der Startrichtung meistens die entscheidende Rolle. Wer hier an der Winde erfolgreich starten will, muss sich mit diesen Windsystemen vertraut machen.

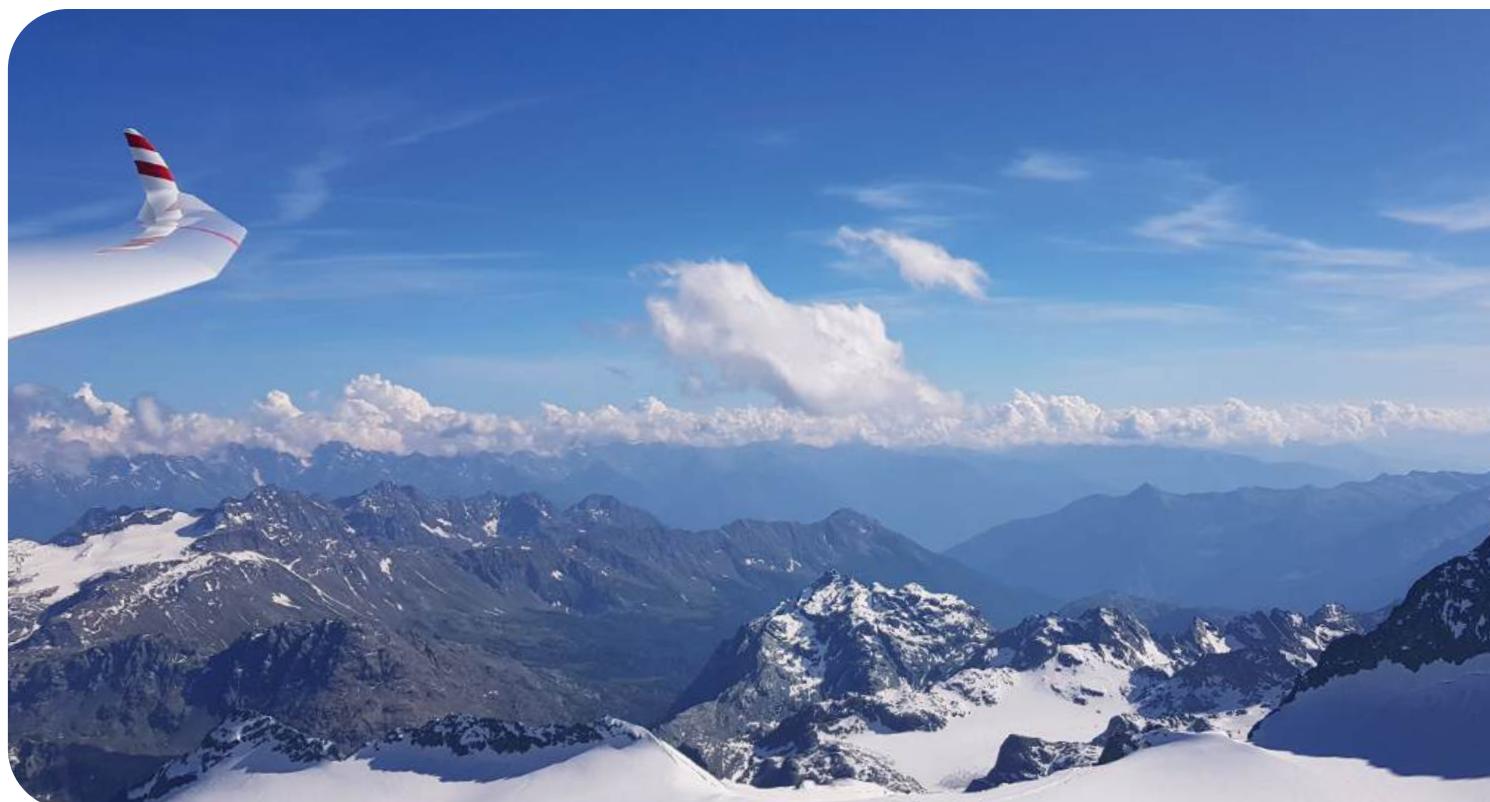
Der Windenstart war für mich in diesem Jahr neben meiner Aufgabe als Fluglehrer ein Schwerpunkt. Zuhause in Bern bin ich Windenfahrer mit noch nicht allzu viel Erfahrung. Hier konnte ich das Verfahren an einem mir neuen Startplatz quasi aus dem Cockpit heraus analysieren und so meinen Horizont erweitern.

Das Wetter zeigte sich in beiden Wochen des BFK in der Zeit vom 15. bis zum 28. Juni fast durchgehend von der sonnigen Seite. Leider gab es nur eine Handvoll Föhnlüsse, von denen ich nicht profitieren konnte. Dafür beobachtete ich viele Stunden das Können der Piloten im Hangflug. Als Fluglehrer sitzt man ja immer mit einem kritischen Auge auf dem hinteren Sitz und lässt die Piloten ihr Handwerk trainieren. Mit dem anderen Auge konnte ich aber die fantastische Landschaft geniessen, wenn sich in der Thermik unter uns das gesamte Oberengadin ausbreitete. Grössere Streckenflüge waren nicht vorgesehen, da jedem Flugzeug jeweils zwei Piloten und ein Fluglehrer zugeteilt waren. Das Ziel war vielmehr, unter den aktuellen Bedingungen alle Ecken der näheren Umgebung auszufliegen und die Besonderheiten des Alpenflugs zu erkunden.

Bei stundenlangen Hangflügen kann die Aufgabe eines Fluglehrers sehr anstrengend sein. Wenn sich mehrere Flugzeuge die gleiche Höhe am gleichen Hang teilen, muss man jederzeit parat sein, zu intervenieren. In der Thermik auf grösseren Höhen konnte ich dafür die Piloten so dirigieren, dass ich mich auf schöne Luftaufnahmen konzentrieren konnte.

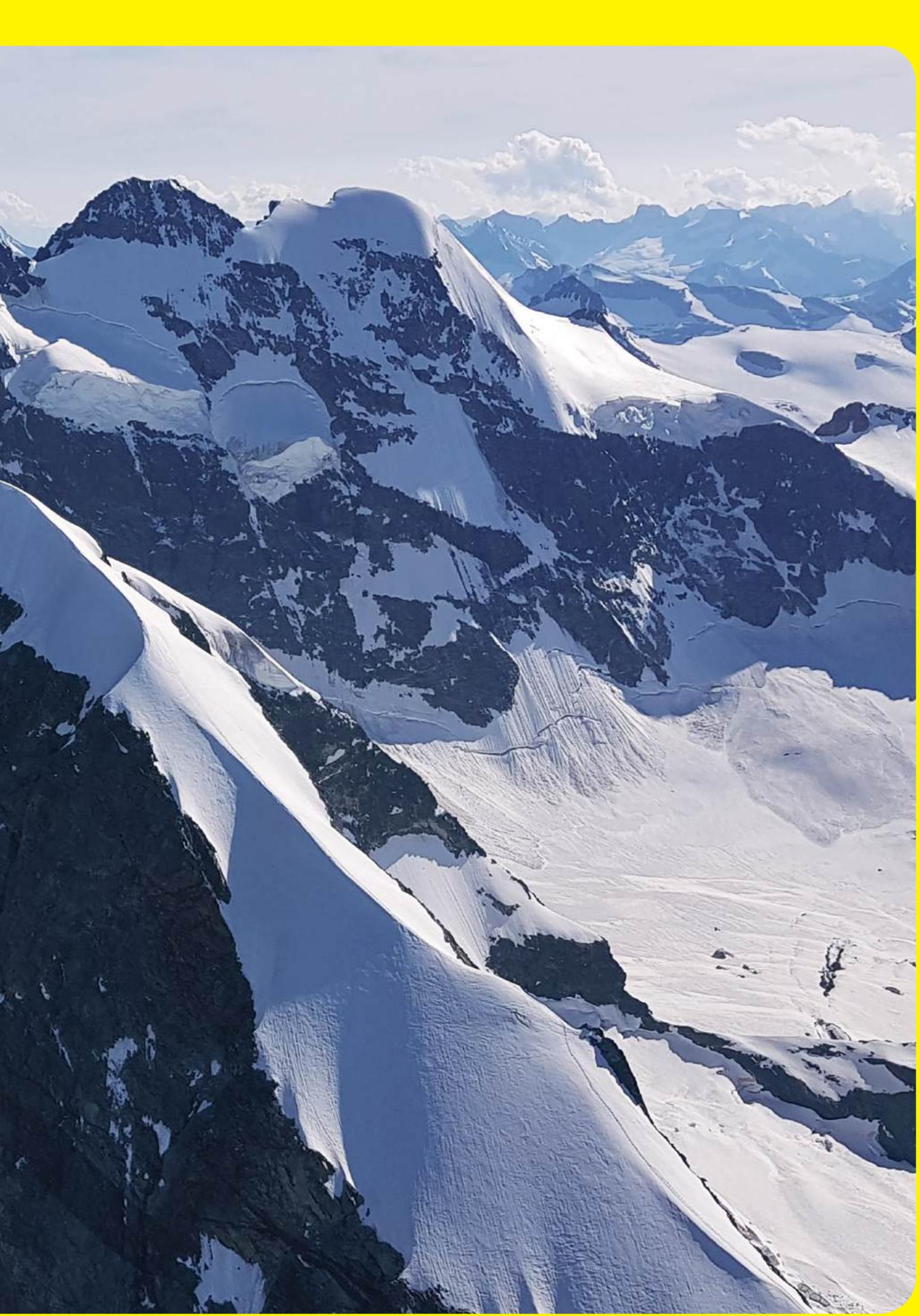
Wovon könnten Piloten nun speziell profitieren? Von Bern aus ist das Oberengadiner Fluggebiet 200 km Luftlinie entfernt. Wer gut in den Alpenflug eingeführt ist, kann diese Distanz an einem geeigneten Tag gemütlich und ohne grosse Schwierigkeiten abfliegen. Selbst ein Anfänger fliegt mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h. Sogar mit einem guten Holzflieger wie der Ka6 wäre diese Distanz in vier Stunden realisierbar. Samedan könnte also für viele Piloten ein spannendes und entspanntes Ziel für 2-Tages-Flüge im Sommer sein. Man kann sich heute für ein derartiges Projekt zuverlässige Wetterprognosen besorgen, und die notwendige Segelflugdienstleistung in Samedan ist verfügbar.

Ich kann allen also nur empfehlen, sich mit dem Flugrevier Oberengadin vertraut zu machen. Eine gute Möglichkeit dazu ist die Teilnahme am BFK «Einführung Gebirgsflug».





Biancograt im Oberengadin, Foto Kurt Wenger





NACHRUF RUEDI VÖGELI 1945–2025

Stefan Graf

«Wenn man jemanden als Seele des SG-Betriebs bezeichnen wollte, käme ihm dieses Prädikat am ehesten zu.» So wurde Ruedi Vögeli schon vor vielen Jahren in der Vereinschronik charakterisiert. Ruedi war im besten Sinn des Wortes ein Urgestein der SG Bern. Er begann schon als Student Anfang der 60er Jahre mit der Fliegerei und hielt dem Segelflug in Bern immer die Treue, obwohl sein beruflicher Schwerpunkt jahrzehntelang in Basel war. Sein Motto war: «Wer fliegt, engagiert sich. Wer viel fliegt, engagiert sich vermehrt!» Dieses Leitbild lebte er exemplarisch vor. Seit 1970 war er Fluglehrer, er leitete Saanenlager und teilte dort sein enzyklopädisches Wissen über den Gebirgsflug freigebig, ohne sich je wichtig zu machen. Als BAZL-Experte brachte er viele Aspiranten ruhig durch die Prüfung und zum Brevet, als Wettbewerbspilot vertrat er die SG Bern erfolgreich. Von 1981 bis 1986 war er Präsident (damals hieß das noch Obmann) unseres Vereins und steuerte das Schiff um Klippen, die wir heute noch kennen: schwierige Rahmenbedingungen, finanzielle Schwierigkeiten, Sorgen um einen sicheren Flugbetrieb, Sorgen um die Zukunft des Vereins etc. Nachdem er sein Amt abgegeben hatte, engagierte er sich weiterhin in verschiedensten Bereichen, nicht nur in der Luft, sondern auch am Boden. Um die Chronik ein weiteres Mal zu zitieren: «Er half überall mit, ohne einen Zeitmangel zu beklagen.» In seine Amtszeit fiel der Bau der Villa Thermik (der Name stammt von ihm). Was die jüngeren Vereinsmitglieder nicht mehr wissen: das Holzschild mit dem Namen unseres Clublokals war sein Geschenk, und auch der berühmte Rhönstein, der an der Wand über dem runden Tisch thront, wurde mit seiner Hilfe nach Bern gebracht.

Nach dem Ende seiner Pilotenkarriere war Ruedi zusammen mit seiner Frau Ruth regelmässiger Gast bei den Mittwochstreffen der «Alten Adler», wo er bis zum Schluss aktiv am Vereinsleben teilnahm. Wir erinnern uns dankbar und mit grossem Respekt an ihn und werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

NACHRUF BEAT SENN 1942–2025

Stefan Graf

Beat Senn war seit den frühen sechziger Jahren bei den Berner Segelfliegern aktiv. In der Chronik taucht er erstmals 1964 auf, als er das Saanenlager-Buch führte. 1965 übernahm er mit erst dreiundzwanzig Jahren – aber schon als Militärpilot und möglicherweise deshalb mit genügend Selbstvertrauen – für zwei Jahre das Amt des Obmanns der SG Bern. Diese Zeit war von Konflikten innerhalb des Berner Aeroclubs geprägt, die nicht zuletzt auch mit dem Segelflug zu tun hatten.

Vielen älteren Vereinsmitgliedern ist Beat vor allem als sehr angenehmer Fluglehrer in Erinnerung, der zum Beispiel im Saanenlager die Begeisterung für den Hochgebirgsflug entfachen konnte.

Beat war der Fliegerei ein Leben lang verbunden, wenn auch in anderen Sparten als dem Segelflug. Er war im Luftamt – später BAZL – zuständig für die Sparte Helikopter.

In späteren Jahren war er gerne in der Natur unterwegs. Seine Frau berichtet, dass er – obwohl schon lange nicht mehr in der SG Bern aktiv – immer noch an den Informationen interessiert war, die ihm mit den Glidernews zugestellt wurden. Im April 2025 ist er nun nach langer Krankheit zu seiner letzten Wanderung aufgebrochen.



NACHRUF UELI WEHRLI 1939 – 2025

Edi Inäbnit

Ich lernte Ueli Wehrli 1959 in der Modellfluggruppe Bern kennen. Er war ursprünglich Mechaniker und baute schon damals perfekte Modellflugzeuge. Wir trafen uns 1962 in der SG Bern wieder, als ich mit dem Segelflug begann. Ueli machte die eidgenössische Matur nach und studierte anschliessend Medizin. Das Studium finanzierte er sich durch Autoreparaturen – er beherrschte alles, vom Karosserieschaden bis zur Spritzlackierung. Im Keller des Spitals in Langnau baute er in seiner Assistenzarztzeit zusammen mit Andreas Burri (Trene), der ebenfalls im zweiten Bildungsweg Medizin studiert hatte, eine Elfe (HB-1218), die von den beiden auch mehrere Jahre in Bern geflogen wurde. 1987 begeisterte Ueli mich für den Bau eines Kitplanes, einer Lancair 235 aus den USA. Wir fanden in Hans Michel (ebenfalls Modellbauer und Mitglied der SG Bern) einen dritten Enthusiasten. In der Doppelgarage von Hans in Niederscherli trafen wir uns die nächsten achteinhalb Jahre wöchentlich sowie an vielen Wochenenden und bauten gemeinsam das Flugzeug, das schliesslich 1996 seinen Erstflug absolvierte. Ueli verzichtete darauf, den schnellen Lancair zu pilotieren – er wusste, dass er neben seiner anspruchsvollen Arbeit als Chirurg nicht genügend Zeit für den Erhalt seiner Lizenz aufbringen würde.

Ueli war ein begnadeter Konstrukteur, der uns immer wieder mit seinen genialen Ideen überraschte. Zuhause in Wabern hatte er zwei grosse Werkstatträume für Holz- und Metallarbeiten, die mit professionellen Maschinen perfekt ausgestattet waren. Über den Winter stellten wir dort seine Elfe und seinen Ventus ein, zusätzlich sogar noch meinen Discus.

Ueli flog in Südfrankreich und Spanien, daneben war der Bau von Wohnmobilen seine zweite Passion. Zusammen mit seiner Frau Katrin machte er Ferien im selbst gebauten Camper.

Kurz vor seiner Pensionierung als Chefarzt Chirurgie des Ziegler-Spitals erlitt Ueli einen Schlaganfall, der seine Karriere als aktiver Segelflugpilot abrupt beendete. Immerhin erholt er sich langsam so weit, dass er sein altes Hobby, den Modellflug, wieder aufnehmen konnte. Ein weiterer Schlaganfall machte auch das dann unmöglich.

Jetzt ist Ueli zu seinem letzten Flug gestartet. Alle, die ihn kannten, werden sich dankbar an ihn erinnern.

GLIDER NEWS 2026

Herausgegeben von der Segelfluggruppe Bern Redaktionschluss: 21.1.2025
Bilder: K. Wenger, S. Graf, privat

Redaktion: Stefan Graf

Layout: Mia Kurzen, dbyd (www.dbyd.ch)



Segelfluggruppe Bern

Tätigkeitsprogramm 2026

Version 19.1.26

Monat	Datum	Zeit	Was (Ansprechperson)
Januar	28.01.2026	19h30	XC: Wellenfliegen (S. Zlot, R. Bieri)
Februar	14.02.2026	13h30	Hauptversammlung , Villa Thermik
	25.02.2026	19h30	XC: Notfälle im Segelflug - wie wir uns darauf vorbereiten (S. Zlot)
	28.02.2026	09h00 11h00	Pilotenbriefing Segelflug (Ch. Schläppi, I. Hausmann, B. Häusler, Sacha Sermier) Motorflug- und TMG-Piloten Rapport (P. Lacher)
	28.02.2026	13h00	FDL Refresher (Ch. Schläppi)
	28.02.2026	13h30	Montage (n.n.)
März	25.03.2026	19h30	Generalversammlung Berner Aeroclub (BeAC, U. Niemeyer)
Mai	tba		XC: Testat-Kurs 1 – Trichterfliegen XC: Testat-Kurs 2 – Aussenlandung (Ch. Schläppi / S. Zlot)
	18.05. bis 22.05.2026		Intensivwoche Zweisimmen (A. Kiese)
Juli	06.07. - 17.07.		Intensivwoche Segelflug ab Bern (S. Zlot)
	19.07. bis 09.08.2026		Saanenlager 2026
August	21.08.2026	ab 18h00	Sommerfest des BeAC zusammen mit der SG-Bern
September	05.09.2026	08h00	IKARUS Tag (BeAC, U. Niemeyer)
	20.09.2026		Ziellandekonkurrenz (tbc)
Oktober	10.10.2026	09h00 - 18h00	Präzisionslanden Segelflughexen
	24.10.2026		Segelfliegertag 2026, Stadthalle Olten
	31.10.2026	09h00	Demontage/Herbstbautag (n.n. / A. Walther)
	31.10.2026	18h00	Saisonabschluss mit Abendessen und Preisverteilung (B. Gerber / R. Rapold)
November			
2027			
Februar	13.02.2027	13h30	Hauptversammlung , Villa Thermik
	27.02.2027	09h00	Montage (n.n.)