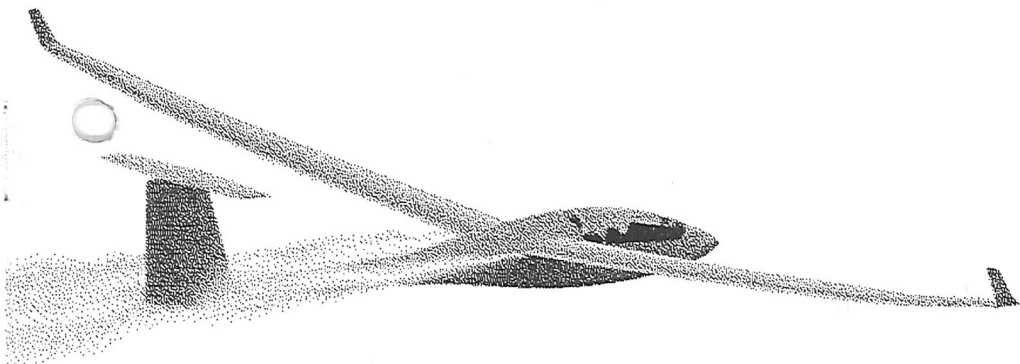


MÄRZ 1997



Glider
NEWS

SEGELFLUGGRUPPE BERN

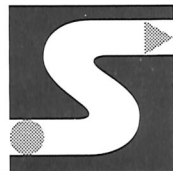
Tätigkeitsprogramm 1997

März	7.	19.30 Uhr	Hauptversammlung, Rest. Linde, Belp
	15.	9.00 Uhr	Montage
		14.00 Uhr	Schlepppiloten-Rapport
		18.00 Uhr	Ansaufen
Mai			nach spez. Ausschreibung: Streckenflugkurs mit D. Boschung
Juni	21.		Saanelager (bis 18.7.)
Juli	12.		50 Jahre Saanelager (Fest)
	19.	ab 18.00 Uhr	Schlussbräteln Saanelager
August	10.		Streckenfluglager Vinon (bis 23.) Grillparty Berner Aero Club
September	21.	9.00 Uhr	Ziellandekonkurrenz (Bettag)
	27.		Bautag
Oktober			Exkursion
November	15.	9.00 Uhr	Demontage
		18.00 Uhr	Absaufen
Dezember	27.	18.00 Uhr	Altjahresapéro/Essen mit Gästen
Dez. 97 bis März 98			Weiterbildungsthemen nach spez. Programm
Februar 98			SG- Abend
März 98	6.	19.30 Uhr	Hauptversammlung SG Bern
	14.	9.00 Uhr	Montage
		14.00 Uhr	Schleppilotenrapport
		18.00 Uhr	Ansaufen

Genehmigt vom Vorstand am 3. Februar 1997

Vorbehältlich der Genehmigung durch die HV

schneider ag
biglen



IHR LIEFERANT IN DER REGION

◆ Baumaterial ◆ Baustahl ◆ Bedachungen
◆ Brennstoffe ◆ Muldentransporte ◆ Sanitär

Informationen/Offerten

031 705 23 23

Liebe Mitglieder, liebe Freunde der SG Bern

Mit vollem Elan werden in diesen Tagen in diversen Teams die letzten Wartungsarbeiten an unserem Flugzeugpark in Arbeit genommen.

Am 15. März startet die Segelfluggruppe Bern in die 30. Saison, in deren Verlauf bereits zum 50. Mal unser Saanenlager stattfinden wird.

Grund genug, die Vergangenheit zu feiern, aber auch Anlass, sich über die Zukunft unserer Gruppe Gedanken zu machen und notwendige Strukturereinigungen einzuleiten.

Der Vorstand und verschiedene Arbeitsgruppen sind seit einiger Zeit daran, sich über die Marschrichtung und die ersten konkreten Schritte klar zu werden. Das Projekt SG-2000 nimmt Gestalt an, und die ersten Massnahmen werden schon für die kommende Saison eingeleitet. An der HV vom 7. März soll bereits über einzelne Schritte entschieden werden.

Deshalb hier der präsidiale Aufruf an alle Mitglieder der SG:



Auf zur Jubiläumsversammlung vom 7. März 1997!

Für die kommende Saison wünsche ich allen Pilotinnen und Piloten viele erlebnisreiche und unfallfreie Flüge!

Euer Präsi
Peter Dürig

Jahresberichte 1996

Präsident

Peter Dürig

2 “Ein bewegtes Jahr mit viel Arbeit in der Retrospektive, mit der Aussicht auf noch mehr Arbeit für das nächste Jahr” trifft sicher als Zusammenfassung für die Tätigkeit im Vorstand für die SG Bern zu. An unzähligen Sitzungen in Kommissionen in der SG aber auch in den verschiedenen Gremien ausserhalb der SG haben wir alle im Vorstand und in den Kommissionen versucht, die Interessen der Mitglieder zu vertreten. Nun, welches sind die erwähnenswerten Aktivitäten und die erreichten Ziele oder Zwischenziele?

Zu Beginn der Saison 96 nahmen wir den Flugbetrieb im Rahmen des neuen Betriebsreglementes auf. Auch wenn wir sicher noch kleine Korrekturen anbringen können, hat sich die neue Flugbetriebsorganisation bestens bewährt. Ebenso hat das neue Startfeld seit seiner Inbetriebnahme nach dem Saanenlager die Feuertaufe bestanden, muss aber für einen ungefährlichen Betriebsablauf weiter optimiert werden.

In Zähen Verhandlungen konnte mit der Swisscontrol ein neuer Flugsicherungsvertrag erstellt werden, welcher nun auch kürzlich vom BAZL abgesegnet worden ist. Wir haben keine weiteren Einschränkungen für den Flugbetrieb

hinnehmen müssen. Der neue Vertrag wird ein integraler Bestandteil der Betriebsvorschriften und wird dort als Weisung publiziert.

Auch wenn das Projekt “Vision SGB 2000” noch längstens nicht abgeschlossen ist, wurde in dem von F. Bhend geführten Grossprojekt bereits sehr viel wertvolle Arbeit geleistet. Die ersten Resultate werden wir bereits an der GV vorstellen können.

Auch wenn unser neues Rechnungssystem “IKARUS” zur vollen Zufriedenheit unserer Bediener H.R. Schmid und St. Honegger arbeitet, so kann es doch keine zusätzlichen Finanzen auf die Habenseite zaubern. Wir, der Vorstand und alle Mitglieder, werden uns für die Sicherung der Zukunft Gedanken machen müssen.

Die Aktivitäten in den einzelnen Ressorts werden auf den folgenden Seiten dargestellt.

Motorflug

Paul Keller

In der zweiten Saisonhälfte konnte die verlängerte Startpiste in Betrieb genommen werden. Entgegen unserer Weisungen, nach welchen verlangt wird, dass die Motorflugzeug-Landungen nach wie vor bei der alten Pistenschwel-

le zu erfolgen hätten, landet „es“ manchmal irgendwo.....

Im neuen Jahr wäre es wünschenswert, wenn sich jeder einzelne mehr zusammenreisst, um aus jeder Landung eine Ziellandung zu machen !

Beim HB-KIV traten Schwierigkeiten mit der Seilwinde auf, und infolge schlechten Wetters sind viele Schlepp-Piloten dem Checkflug überfällig.

Saanelager

Das Lager 1996 war sicher in gesellschaftlicher Hinsicht ein Erfolg wie im Vorjahr. Hingegen konnte das Wetter die Lagerteilnehmer nicht gleichermaßen begeistern. Bei den privaten Motorflugbewegungen gab es zwar einen Zuwachs, während beim Segelflug- und Schleppbetrieb ein Rückgang zu verzeichnen ist.

Trotzdem konnte das Saanelager 1996 mit einem finanziellen Gewinn abgeschlossen werden.

Kassier I

Klaus Gasser

Das Jahr 1996 muss finanziell als schwieriges Jahr bezeichnet werden. Es war das schlechteste Jahr seit Bestehen der Segelfluggruppe in ihrer heutigen Form. Der reine Flugbetrieb schliesst erstmals mit einem Defizit von rund 2'500 Franken ab. Im Jahre 1995 brachte der Flugbetrieb noch einen Ge-

winn von 64'000 Franken (1994 = Gewinn 95'000 Franken, 1993 = Gewinn 63'000 Franken). Der Segelfluggruppe fehlten 1996 Einnahmen in der Größenordnung von 60'000 bis 80'000 Franken für die Beschaffung für neues Flugmaterial.

Was die Segelfluggruppe für Abschreibungen und Neuinvestitionen erwirtschaftet, zeigt die Kennzahl „Cash-Flow“.

Im Jahre 1996 beträgt dieser Cash-Flow minus 15'200 Franken. Im Jahr zuvor belief er sich auf plus 56'000 Franken, 1994 auf plus 62'000 Franken und 1993 auf plus 43'500 Franken.

Neben dem Flugbetrieb hat die Segelfluggruppe noch weitere Aufwendungen (Büromaterial, Porti, Clubzeitung usw.) sowie Erträge (Zinsen, Subventionen und Spenden, Wirtschaft usw.).

Die Jahresrechnung 1996 schliesst voraussichtlich mit einem Verlust von rund 15'000 Franken ab.

Dieser vordergründige Verlust wird an der HV durch Erläuterungen noch relativiert werden.

Der Vorstand hat das Resultat analysiert und wird geeignete Massnahmen vorschlagen.



Kassier II

Hansruedi Schmid

Es ist nach wie vor meine Hauptaufgabe, alle Guthaben der SG-Bern in Rechnungen zu verwandeln und den Betroffenen, Konsumenten unserer Dienstleistungen, zuzustellen. Kopien dieser Rechnungen gehen an den Kassier I unserer Gruppe, Klaus Gasser. Er verbucht den Eingang der Gelder und treibt zu lange ausstehende Beträge ein. Klaus formuliert auch die Guthaben unserer Mitglieder. Ausstände und Guthaben werden wiederum in den periodischen Rechnungsstellungen durch mich berücksichtigt und in unser PC-Programm IKARUS 25 eingetippt. Natürlich werden auch alle personellen Veränderungen, wie Mitgliederstatus, Adressen, etc. laufend im IKARUS 25 mutiert.

Nach einer Laufzeit von knapp einem Jahr (Flugsaison 95) hatten wir IKARUS 25 an die spezifischen Bedürfnisse unserer Gruppe angepasst, aber noch kleinere Einstellungen für 1996 in Aussicht genommen, als uns der Hauptversammlungsbeschluss vom März 96 vor eine grundlegend neue Situation stellte. Unsere Mitglieder stimmten einer Tarifstruktur zu, die in keiner andern Segelfluggruppe der Schweiz komplizierter sein dürfte. Ich möchte kurz in Erinnerung rufen, dass in unserer Gruppe zur Zeit 14 verschiedene Mitgliederarten möglich sind, allein für aktive Piloten deren 12! Unser Rechnungssystem IKARUS 25 war bei uns kaum richtig warm-

gelaufen, als schon wieder grundlegende Systemänderungen vorgenommen werden mussten, mit entsprechenden Konferenzen bei unserem Systemlieferanten in Basel. Dass Kinderkrankheiten vorhanden sind, erlebten einige unserer Mitglieder. IKARUS 25 druckte ihnen vereinzelt Flüge doppelt auf die Rechnung.

Zum Schluss noch etwas Wichtiges: IKARUS 25 erkennt bei der Eingabe des Piloten, ab Startliste, welcher Mitgliederstatus zur Verrechnung des Fluges angewandt werden muss. Dies ist bei Doppelsitzerflügen wichtig, weil das Rechnungssystem immer mit den Daten des auf der Startliste eingetragenen Piloten rechnet. Dies gab in der vergangenen Flugsaison Anlass zu erbosten Reaktionen gegenüber dem Kassier, wenn ein Flug automatisch zum Einzeltarif abgerechnet wurde, weil der auf der Startliste eingetragene Pilot die entsprechende Kategorie nicht gelöst hatte.

Sekretariat

Stefan Honegger

Das vergangene Jahr war geprägt von den verschiedenen, z.T. umfangreichen und stets kurzfristigen Versänden. Total wurden 1996 in 15 Mailings über 3'300 Briefsendungen verschickt und dabei 11'500 Seiten Papier verarbeitet. Zusammen mit Chr. Hammerschlag und HR. Schmid versuchte ich die Aussän-

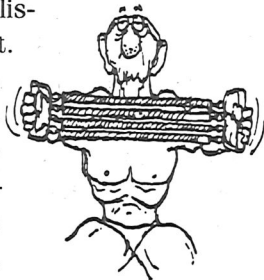
de wenn immer möglich zu koordinieren, um damit Portokosten zu sparen. Dies ist uns recht gut gelungen, kann aber noch verbessert werden.

Die Teamarbeit mit HR. Schmid hat sich gut eingespielt, und das Aufbereiten und Drucken der Rechnungen ist nach der genauen Vorarbeit von Hansruedi nur noch ein Ding von wenigen Minuten.

sgesamt lief es im Sekretariat, d.h. hinter den Kulissen recht gut.

Da kaum Reaktionen von Seiten der Mitglieder zu vernehmen waren nehme ich an, dass mehrheitlich

alles zur Zufriedenheit erledigt werden konnte. Ich hoffe, dass dies auch im 1997 so sein wird.



Flugbetrieb

Fritz Bhend

Die Liberalisierung im Bereich Segelflugbetrieb war ein aktuelles Thema. Mit den neuen Betriebsvorschriften sind nun viele Liberalisierungswünsche verwirklicht und eingeführt worden. Die Trennung von Schul- und Leistungsbetrieb hat dazu geführt, dass die Ämtlinhaber vermehrt zum Fliegen kamen. Der neue Motorsegler HB-2280 wurde sofort zum Liebling der SG-ler. Die Anzahl Einweisungen und Umschulun-

gen bestätigen dies. Auch einige Leistungspiloten benutzten im Winter die Gelegenheit, das aktuelle Training aufrechtzuerhalten.

Auch wenn die Witterungsverhältnisse kein optimales Streckenflugtraining zuließen, wurden trotzdem teils ausgezeichnete Leistungen erfliegen, wie der Gruppensieg im Nationalen Wettbewerb zeigt.

Erfreulich ist auch, dass unser fliegerischer Nachwuchs sich sehr um den Anschluss an die Elite bemüht.

Weiterbildung

Während dem Winter hatten die Mitglieder diverse Theoriekurse zur Auswahl. Das Gelernte wurde sodann in die Praxis umgesetzt. Den Erfolg des Fly-out nach Österreich und des Streckenflugkurses für Anfänger in Vinon konnte man im Glider News nachlesen. Einige Jungpiloten begannen mit der Akroausbildung; zwei davon haben bereits den Akroeintrag geschafft.

Schulung

Jahrelang führte Erich Affolter eine Warteliste für den Schulungsbeginn. Diese Zeiten gehören wohl der Vergangenheit an, und wir bangen um die Kontinuität des Nachwuchses in der SG. Andererseits haben uns die Flugschüler mit ihrem Einsatz in der vergangenen Saison viel Freude bereitet.

Allen, die mich aktiv unterstützt haben, möchte ich meinen herzlichen Dank aussprechen.

Infrastruktur

Marc Berthoud

Als Auftakt der Saison 96 erwartete mich die seit Jahrzehnten bekannte "Sisyphus"-Arbeit des Faltens aller SG-Schirme, mit tatkräftiger Unterstützung von Toni Fuchs.

Da die Aussaat im Spätherbst für unser neues, verlängertes Startfeld nach dem Winter nicht so richtig erspriesen wollte, pflügte Herr Ringgenberg kurzentschlossen noch einmal um und säte neu. Mein anfänglichse Bauchweh, ob wir die Fläche für die Saison 96 überhaupt noch benützen könnten, verflog rasch angesichts des schnellen und guten Graswachstums. Bevor die neue Fläche für den Flugbetrieb freigegeben werden konnte, mussten allerdings zwei grossangelegte Steinauflese-Aktionen organisiert werden. Die Beteiligung der Piloten war erfreulich gut.

Nun konnte sich zeigen, ob sich unsere mit intensivem "Hirnen" und Planen erarbeiteten Vorschläge für das neue Startprozedere in der Praxis auch bewähren würden. Da uns die vergangene Saison flugwettermässig nicht sehr verwöhnt hat, steht wohl die Hauptprobe diesen Frühling noch bevor. Positiv ist sicher, dass man jetzt die Gürbe dank grösserer Sicherheitshöhe etwas gelassener überquert.

Nun kurz etwas zu meinem "Spezialhobby", dem Anbau der Villa Thermik. Dank unermüdlichem Einsatz von einigen wenigen "Bauspezialisten" gings

recht gut vorwärts. Im Sommer wurde das Flachdach fertiggestellt und bekiebt, die Wände getäfert, isoliert und ausgekleidet, so dass am Bautag auch diese Partien hellblau gestrichen werden konnten.

Da unser Oelofen von Amtes wegen abgesprochen wurde, musste ich schauen, dass auf den Winter hin unsere neue Heizung eingebaut und in Betrieb genommen werden konnte. Diese Komfortsteigerung ist Euch sicher schon beim einen oder anderen Anlass zugute gekommen. Dank Spezialeinsatz ist es sogar gelungen, unser neues WC beim Altjahres-Apéro (provisorisch) in Betrieb zu nehmen, und in letzter Minute konnte sogar noch unsere neueste Errungenschaft, eine Geschirrwaschmaschine eingebaut und angeschlossen werden! Bis im Frühjahr sollte dann auch der Oeltankraum fertig sein, und als besondere Attraktion wird dann auch unsere Dusche eingeweiht werden können!

Kein Flugjahr ohne Bautag....

Im letzten Herbst konnten dank guter Beteiligung und grossem Einsatz diverse Arbeiten erledigt werden, wie Hekenschneiden, Humusverteilen, Pergolaauslichten, Klettergerüst versetzen, Kinderschaukel montieren, Pistenmarkierungen Landefeld jäten etc.

Damit uns die begeisterten Zuschauer nicht den Start-Platz "erstürmen", erstellten wir längs der Flugplatzstrasse einen provisorischen Zaun.

Am Montage-Tag setzten wir dort zu-

sätzlich eine 75 Meter lange Hecke. Dank einer guten Grundstimmung freute mich die Zusammenarbeit im Vorstandsteam trotz vieler Aufgaben und Sitzungen sehr.

Beisitzerin

Jacqueline Stampfli-Klemensberger

Das Jahr 96 war vollgestopft von Aktivitäten gesellschaftlicher Art. Praktisch in jedem Monat war etwas los. Nur die Juliwanderung musste wegen schlechtem Wetter abgesagt werden - schade. Trotz diesem grossen Angebot waren unsere Anlässe immer rege besucht (zwischen 50 und 80 Personen).

Ich danke allen, die meine Arbeit mit Ihrer Teilnahme zu diesen Abenden schätzen und anerkennen. Ebenfalls bedanke ich mich bei den emsigen Helfern und Helferinnen. Ohne sie wäre es mir gar nicht möglich gewesen, diese Abende neben meinem privaten und geschäftlichen Monsterprogramm unter dem Hut zu bringen.

Das Jahr 97 ist für die SG ein Jubiläumsjahr: 50 Jahre Saanenlager, 30 Jahre SG Bern wie sie heute besteht. Nicht gewusst?

Aber Ihr wisst sicher, dass es für Jubiläumsfeiern Leute braucht, die Zeit, Ideen und Lust haben ein Programm auf die Beine zu stellen und durchzuziehen! Unter den SG-lern gibt's sicher solche, die alle drei Punkte erfüllen können! Ich kann es leider nicht, mir fehlt die Zeit!

Also meldet Euch doch bitte beim Präsi, damit ein Festteam zusammengestellt werden kann!

Wieso beim Präsi? Wie vorgehend angetönt, ist es mir zurzeit infolge familiärem, geschäftlichem und politischem Engagement nicht möglich meine Vorstandsarbeit als "Kulturtäschmeisterin" seriös und gleich engagiert auszuführen wie bis anhin, d. h. ich werde mich aus diesem Amt zurückziehen.

Ich tue es zwar mit einem weinenden Auge, aber irgendwann ist das Mass an Arbeit voll. Ganz bestimmt können andere SG-ler dieses Amt auch ausüben. Ich wünsche meiner Nachfolgerin/meinem Nachfolger viele erfüllende Erfolge, wie auch ich sie erleben konnte!

Material

W. Wittwer

Zum Jahresbeginn, am 3. Januar, Bereitstellen des Betankungswagens für HB - 2280. Der MS wird bis Mitte März fast täglich geflogen. Eine erste Reparatur (Radverkleidung) erfolgt am 25. Januar.

Die Wartung der Segelflugzeuge verläuft teilweise nicht optimal, d.h. ein Segler wird erst Ende April 96 in Betrieb genommen.

Die RL 664 wird mit Funk ausgestattet und frisch gewogen und geprüft dem Betrieb übergeben.

Optimal hingegen verläuft die Wartung der Schleppflugzeuge unter Alex Husy,

obschon er mit zuwenig Leuten arbeiten muss.

Gravierende Schäden entstanden durch:

- Höhenflug mit GfK-Flugzeug, Risse in Tragflächen.
- falsch eingeschätzte Situation bei einer Aussenlandung in Vinon. Erhebliche Deformation am Rumpf und Höhensteuerer der ASK-21 HB-1811.
- Und da ist doch noch diese Sache mit

dem Capot, das von selbst aufgeht, irgendwo in der Region Gurten!

Nach dem Baubetrieb 96/97 hoffe ich, Mitte März sämtliche Flugzeuge topgewartet in Betrieb nehmen zu können. Schon hier zum Voraus besten Dank für Euren Einsatz.

Als Motto für die Flugsaison 97 soll gelten: *"Checkt Eure Checklisten!"*

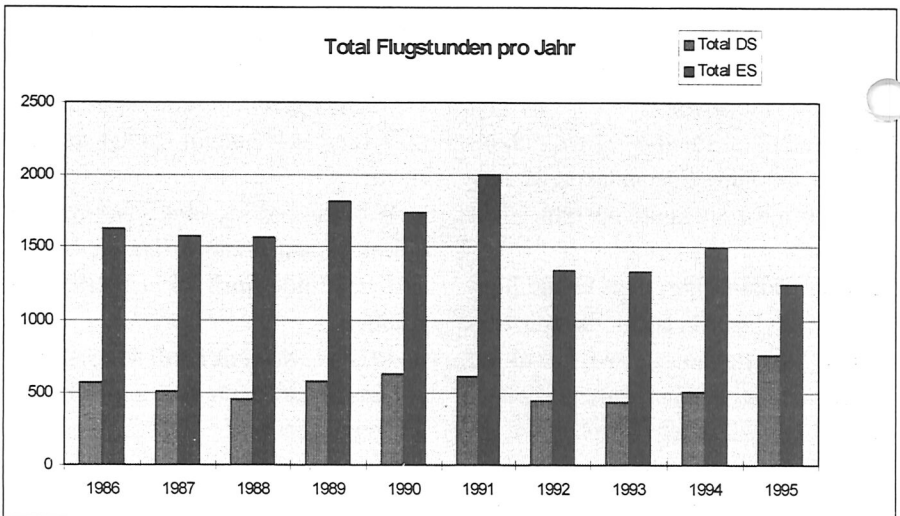
Vision 2000

Stand der Projektgruppe Segelflug Ende Januar 97

8 Unsere Arbeit ist praktisch abgeschlossen, und die daraus resultierenden Anträge sind gestellt.

Eine Analyse der letzten 10 Jahre zeigt folgende, zum Teil überraschende

Tatsachen auf: Die SG hatte eine relativ konstante Anzahl aktive Gruppenpiloten, gelöste Pauschalen und Gruppenflugzeuge. Die Schülerzahl fluktuierte, war aber vor 10 Jahren gleich tief wie



heute. Insgesamt hatten wir abnehmende Flugstundenzahlen, eine Abnahme der Saanenlager-Teilnehmer (dafür vermehrt andere Lager).

Die Tarife der SG sind im Vergleich mit anderen Gruppen eher hoch. Hauptgründe dafür sind unsere drei Schleppflugzeuge und der recht grosse, nicht voll genutzte Flugzeugpark (ca 1 Gruppenflugzeug pro 5 Piloten, Jahresstunden pro Segelflugzeug zwischen 100 und 200).

Unsere Schulungstarife sind die höchsten, verglichen mit umliegenden Gruppen und Schulen. Gleichzeitig bieten wir eine nicht mehr zeitgemässe Schulung an (einzige Gruppe mit Rhönlerchenschulung).

Vorschläge Aus den oben erwähnten

Analysen und Fakten resultierten verschiedene Vorschläge, die vom Vorstand zum Teil schon umgesetzt wurden. Bereits beschlossene Sache ist:

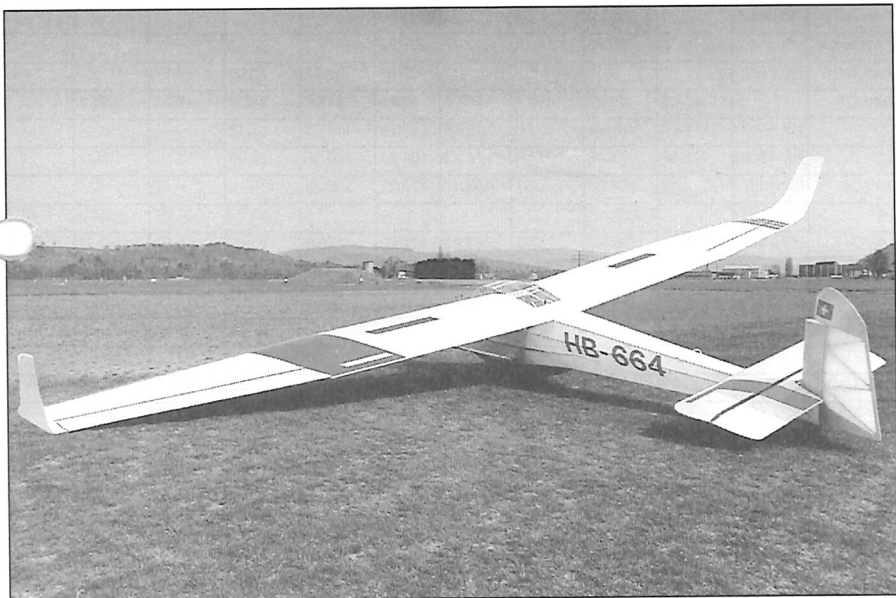
1. Umstellen der Schulung auf Motorsegler und ASK21 ab Saison 97. Eine Startlistenanalyse zeigte, dass vor allem am Vormittag genügend freie Schullungskapazität auf ASK21 zur Verfügung stehen sollte.

2. Fluglehrer-Weiterbildung erneuern bzw. einführen (wird ausgearbeitet durch die Fluglehrerversammlung).

Weitere Vorschläge:

3. Anpassen der Schulungstarife auf konkurrenzfähiges Niveau wenn möglich ab Saison 97 (HV 97).

4. Flugbetrieb: Bessere Nutzung des Segelfluggelags prüfen.

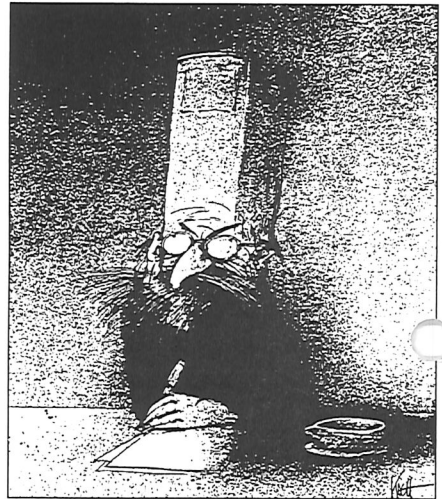


Trotz massiver Aufrüstung nicht mehr gefragt: Rhönstein WL

5. Straffung des Flugzeugparkes: Gründung einer Oldtimergruppe, welche die Holzflugzeuge übernimmt. Die hier geleistete Arbeit würde nicht mehr als Baustunden zählen.

Die freierwerbenden ca. 150 Arbeitsstunden könnten zur Werterhaltung der Kunststoffflugzeuge genutzt werden (Oberflächenpflege).

Für die Projektgruppe: Roland Bieri



10

Typ	Immatr.	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
ASK-21	HB-1766	192.13	136.51	166.54	207.35	183.45	200.25	161.28	159.23	223.75	201.68
ASK-21	HB-1811	198.03	181.31	140.49	209.15	210.48	198.3	138.93	133.95	178.75	213.17
Blanik	HB-965	68.67	71.38	50.27	88.2	69.35	72.68	42.83	48		
Duo-Discus	HB-3131									18.87	260.48
Rhönlerche	HB-1527	65.97	72.06	63.29	58.08	111.08	85.48	63.87	61.63	68.23	58.58
Rhönlerche	HB-608	44.12	25.2								
Rhönlerche	HB-664		20.29	34.15	18.27	32.33					
Rhönlerche	HB-757					22.92	57	42.05	38.37	17.07	24.97
Total DS		568.9	506.7	454.7	581.0	629.6	613.7	448.9	441.1	506.6	758.8
Astir	HB-1467	113.7	109.46	65.05	112.78	117.78	111.65	7.12			
Astir	HB-1506	122.47	75.18	107.46	74.22	101.82	100.08	22.28			
ASW-19	HB-1537	222.43	158.23	152	194.42	125.32	106.32				
B-4	HB-1103							39.22	81.67	64.2	88.8
B-4	HB-1125	104.82	132.49	162.5	166.15	122.63	110.8	85.45	65.83	55.37	8
B-4	HB-1319	120.32	119.58	110.04	123.78	91.78	138.33	61.45	50.05	85.65	65.02
Cirrus	HB-1284	176.42	166.39	134.51	126.28	109.17	119.7				
DG-100	HB-1338	163.13	170.08	132.53							
DG-100	HB-1339	185.72	162.54	26.55							
DG-300	HB-1861	201	238.38	171.05	286.38	208.2	202.9	135.52	143.79	141.43	129.67
DG-300	HB-1950			236.37	215.82	197.58	203.78	100.23	130.07	136.98	77.67
DG-300	HB-1984				251.33	245.33	227.85	129.7	176.12	198.6	101.52
Discus	HB-3022					164.03	272.03	210.05	161.65	173.07	176.07
Discus	HB-3043						50.85	147.47	192.78	189.97	116.47
Discus	HB-3044							188.4	140.82	198.1	123.45
Ka-8	HB-663	58.27	102.23	105.42	134.92	128.83	145.48	74.2	63.08	84.55	96.18
Ka-8	HB-701	91.13	81.09	116.52	109.38	53.35	128.02	93	82.73	98.28	116.25
Skylark	HB-748	69.8	61.08	48.16	18.97	77.63	82.6	39.8	40.32	67.03	64.67
Total ES		1629.21	1576.73	1568.16	1814.43	1743.4	2000.39	1333.89	1328.91	1493.23	1245.05

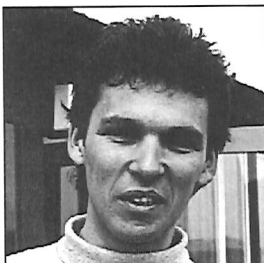
Lez fez

Braucht die Segelfluggruppe Werbung? Wollen wir neue Schüler? Ist die SG in den zeitgemässen Medien präsent?

Beim Surfen im Internet bin ich auf eine erstaunliche

Menge von Homepages zum Stichwort Segelflug gestossen. Über den Server der Uni bin ich in der Lage, auch der SG einen "Platz" im Internet anzubieten.

Zu folgenden Stichworten könnten Informationen angeboten werden:



- Chronik der Segelfluggruppe Bern
- Aktualitäten (Leistungsflüge, Wettbewerbsresultate etc.)

- Flugzeugpark
- Schulung
- Passagierflüge

Wer in irgendeiner Form mitmachen möchte, kann sich bei mir melden:

Lorenz Egli

Tel. 031 302 70 76 P, 631 43 95 G

eMail: legli@ioc.unibe.ch

Die Adresse der Homepage wird im nächsten Aussand bekanntgegeben.

11

Aero-Club der Schweiz

Neues Handbuch

Im Oktober 1996 hat der AeCS einen dicken Ordner herausgegeben, der folgende Teile enthält:

Centralvorstand und wichtige Adressen

- Veranstaltungskalender
- Dienstleistungen
- Ausstellungsmaterial und Publikationen
- Aero-Revue
- Vorstellung des AeCS
- Spartenverbände (UL etc.)
- Kommissionen und Arbeitsgruppen
- Nationale und internationale Organisationen

- Jugendförderung (FVS, Jungfliegeraustausch etc.)
- Organisation einer Veranstaltung (Hilfestellung)
- Beziehungen zu den Medien
- Marketing, Werbung

Jeder, der "etwas unternehmen" will, findet in diesem Werk wertvolle Hilfe. Die Informationen werden laufend aktualisiert.

Der Ordner ist jederzeit für Dich bereit bei Christoph Hammerschlag,

Tel. 031 819 35 58

Mein Weg zum Helikopter-Militärpiloten

Beat Furrer

Die Selektion

Wie zirka 1800 andere flugbegeisterte Jugendliche habe ich mich im Alter von 17 Jahren für die Fliegerische Vorschulung (FVS) gemeldet. Ich hatte das Glück, die verschiedenen Tests und die beiden Flugkurse zu bestehen und wurde für die eigentliche Militärpilotenselektion zugelassen. Diese setzte sich aus einem Tag psychologischer und zwei Tagen medizinischer Untersuchung zusammen. Insgesamt 64 Interessenten verblieben nach dieser Ausscheidung und wurden in eine der beiden Pilotenrekrutenschulen, welche jährlich durchgeführt werden, eingeteilt.



Die Pil-RS teilt sich in eine militärische und eine fliegerische Selektion auf. In den ersten vier Wochen der militärischen Selektion wird vor allem die Arbeit im PC-7-Simulator bewertet. Auch die Persönlichkeit sowie die militärische Eignung wird bei den diversen Übungen, den Märschen und der militärischen Grundschulung stark beurteilt.

Etwa die Hälfte bis dreiviertel der eingerückten Pilotenanwärter durften dann in die fliegerische Selektion übertreten. In 20 Flügen hatten wir ein letztes Mal die Möglichkeit, unsere Eignung als Mi-

litärpilot unter Beweis zu stellen. Diese Flüge mit steigendem Schwierigkeitsgrad hatten nach einem genau festgelegten Programm zu erfolgen, und

enthielten Landetraining, Akrobatik, Notlandeübungen und diverse Spezialübungen. In dieser Phase wurde vor allem das fliegerische Talent, die Auffassungsgabe, das Verhalten unter erhöhter physischer

und psychischer Belastung, sowie das Entwicklungspotential und die Persönlichkeit beurteilt.

Am Ende dieser letzten Selektion verblieben noch gerade 18 Pilotenanwärter. Leider sind im Verlauf der Ausbildung noch drei weitere meiner Kollegen ausgeschieden.

Die Ausbildung auf PC-7

Die verbleibenden Wochen der RS und die UOS dienten der Ausbildung auf PC-7. Noch war zu dieser Zeit nicht bekannt, wer später einmal Jet und wer Helikopter fliegen darf.

Wir erhielten nun vom Flugplatz Locarno eine sehr gründliche fliegerische Grundausbildung mit viel Landetraining, Pannentraining und Akrobatik. Mit zunehmender Erfahrung wurde die

Schulung auf Spezialakrobatik, IFR und Verbandsflug ausgeweitet. Auch Schlechtwetterflüge, Navigationsparcours und diverses mehr ergänzten diese äusserst interessante Ausbildung.

Mit Abschluss der PC-7 Ausbildung war es an der Zeit, sich für Jet oder Heli zu entscheiden. Dieser Entscheid wurde uns zum Glück weitgehend freigestellt.

Or mich war es jedoch schon lange klar...Helikopter!

Die Ausbildung auf Alouette III

Die Pilotenschulen I und II dienen der Umschulung und Ausbildung auf Alouette 3 bzw. Hawk für die Jetpiloten und enthalten grob folgende Abschnitte:

Der Neuanfang

Alles was ich bisher gelernt hatte, musste ich im Heliflugdienst vergessen. Ein totaler Neuanfang stand bevor. Besonders das Schweben an Ort und somit das Starten und Landen waren eine ech-

te Herausforderung. Total verkrampft und innert kürzester Zeit schweissgebadet versuchte ich den Helikopter jeweils zu bändigen. Von Einsatz zu Einsatz gelang es besser, und auf einmal kann man ihn auf wenige Zentimeter genau fliegen. Während dieser ersten Phase lernten wir den Helikopter vor allem im Flugplatzareal auf genau vorgegebenen Volten fliegen, wir trainierten Autorotationen und übten die Präzision im Schwebeflug. Diese Grundausbildung dauerte einen Monat und wurde mit dem ersten Soloflug abgeschlossen.

Der Helikopter als Arbeitsgerät

Zwar konnten wir nach Abschluss der Grundausbildung auf der Alouette 3 diese auf einem Flugplatz sicher starten und landen, verfügten jedoch bei weitem noch nicht über die Fähigkeit, die Möglichkeiten des Helikopters auszunützen und ihn als Arbeitsgerät einzusetzen.



Während etwa einem halben Jahr hatten wir dann vom Flugplatz Alpnach aus Zeit, dies zu erlernen. Dieser Abschnitt war der bisher absolut schönste in der ganzen Pilotenausbildung. Wir lernten die Alouette 3 im Gelände, Gebirge, zwischen Hindernissen, bei schlechtem Wetter und in der Nacht einzusetzen. Weiter wurden wir im Lastanflug, mit der Rettungswinde und für Feuerlöscheinsätze ausgebildet.

Jeder Tag, jeder Flug wurde von neuem zum Erlebnis. Nie trifft man zweimal die gleiche Situation an. Jeder Einsatz, sogar jeder Anflug benötigt eine neue Beurteilung der Lage. Besonders im Gebirge spielen unzählige Faktoren mit, wie Wind, Wolken, Schnee, Hindernisse, Leistung etc.etc., welche die Helifliegerei nie langweilig werden lassen. Auch die Navigation bleibt immer ein Thema. Mit dem Helikopter bewegt man sich oft sehr nahe am Gelände, was besonders bei schlechtem Wetter eine sehr präzise und detaillierte Navigation verlangt und deshalb ein wichtiger Bestandteil der Ausbildung ist (Geographie Schweiz: Kenntnis der Ortschaften, Täler, Berge, Gewässer, Pässe).

Parallel zur Helikopterausbildung wurde immer noch PC-7 geflogen. Dies vor allem um das Training und die IFR-Zulassung aufrecht zu erhalten.

Der taktische Einsatz

Nun befinde ich mich im letzten Abschnitt vor der Brevetierung zum Militärpiloten, der Pil-OS. Während die Jet-

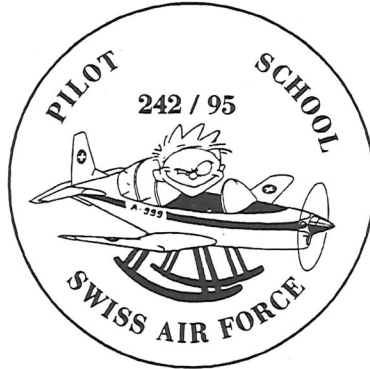
piloten auf den Tiger umgeschult werden, erhalten wir die taktische Ausbildung auf der Alouette 3. Dies umfasst Tief- (low level), Tiefst- (contour) und Schleichflug (NOE) als einzelner Helikopter und im Verband. Wir lernen

dabei Truppentransporte in frontnahen Gebieten durchzuführen und abgesprungene Jetpiloten zu peilen und zu retten. Das heisst, die Flughöhe beträgt oft nur wenige Meter über Grund, Bäume werden um- und Hochspannungsleitungen unterfliegen.

Diese Art der Fliegerei kann sehr anspruchsvoll sein, sei es im fliegerischen oder im navigatorischen Bereich. So darf z.B. während eines Tiefst- oder Schleichfluges aus Sicherheitsgründen nicht auf die Karte geschaut werden, was bedeutet, dass der ganze Parcours auswendig gelernt werden muss.

Die taktische Fliegerei ist die letzte grosse Herausforderung bis zur Brevetierung zum Militärpiloten, jedoch noch lange nicht die letzte in der Militärpilotenausbildung.

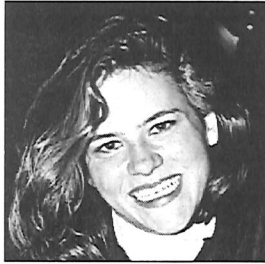
Bisher dauerte diese bei mir total 72 Wochen.



Holydays in Magadino

Petra Christen

Als wir uns am ersten Tag am Bahnhof von Riazzino trafen, war ich doch sehr gespannt was mich erwarten würde. Bald darauf kam ein Oberleutnant zu uns und erklärte uns 43 Pilotenanwärtern, dass wir uns nun noch das letzte Mal vor der Militärzeit entscheiden könnten, ob wir in die Piloten-RS einrücken wollten. Natürlich blieben alle dabei und so wurden wir per Lastwagen auf den Mte. Ceneri verfrachtet, um unsere Ausrüstung abzuholen. Leider war die Ladefläche nicht geschliffen, so hatte ich jedenfalls meine Pinzette nicht umsonst mitgenommen.



Es war fast wie Weihnachten, soviel bekamen wir ausgehändigt.

In den ersten vier Wochen gab es Simulator- und militärische Selektion. Wir wurden darauf aufmerksam gemacht, dass beides etwa gleich stark bewertet werde, was sich als Unwahrheit herausstellte. In diesen vier Wochen erfolgte die Grundschulung in Sachen Marschieren, militärischen Umgangsformen, Schutzanzugsregeln und dergleichen Aufstellern, und zwischendurch gab es Simulatorflüge. Mein erster Simulatorflug, welcher als Einweisung ohne Note galt, war speziell, schaffte ich es doch

den PC-7 in eine nicht kontrollierbare Fluglage zu bringen, so dass die Simulation abstellte. Doch mit den weiteren Flügen lernte ich einiges dazu, und am Ende der 4 Wochen kam die erste Selektion.

Am morgen standen wir alle in einer Einerkolonne vor der Offizierskaserne, um das Resultat zu erfahren. Diejenigen, welche wieder aus dem Gebäude herauskamen, hatten die Selektion bestanden. So blieben wir von 43 noch 21 Personen. Danach mussten wir gleich das Pilotenkombi tragen, was zu einer unangenehmen Situation führte, denn diejenigen, welche es nicht geschafft hatten, liefen ja noch im Tarnanzug herum.

Danach folgte die fliegerische Ausbildung. Es war toll, viel Akro und so, und jeder Flug wurde benotet. Eines Morgens aber, als total klare Sicht war, bemerkte ich zu meinem Instruktor, wie schön es doch sei. Bei der Besprechung nach dem Flug wurde mir dies als Fehler angesehen, weil ich andere Prioritäten zu setzten habe. Was ich während dieser Selektion auch schlimm fand, war die Feindseligkeit untereinander, die sich bald einmal einschlich. Vordergrundig war doch jeder freundlich zum

anderen und freute sich mit, wenn er eine gute Note erhielt, hintendurch war aber dann doch anderes zu vernehmen, natürlich nicht bei allen, aber bei vielen.

Leider habe ich diese letzte Selektion nicht bestanden, jedoch habe ich während dieser Zeit vieles gelernt und neues gesehen. Während dieser Zeit war ich froh um den Beistand von meinen Eltern und von Beat, denn es war nicht immer leicht, besonders dann nicht, wenn ich alles gab was ich konnte und es nicht auf einen grünen Zweig führte.

Trotzdem bleibe ich dem grossen Verein erhalten, ich werde nämlich vom 3. März bis zum 16. Mai 97 wieder ins Militär gehen, nach Payerne zu den Heli-Warten (falls jemand ein Päckli verschicken möchte...)

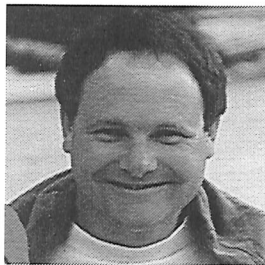
16



Namibia 1996

Markus Wymann

Am 19. Dezember war es endlich soweit. Mit der Air Namibia flogen wir von Frankfurt direkt nach Windhoek. Nach knapp 10 Stunden Flug mieteten wir erst ein Auto. Dann folgte eine Bankübung in Windhoek: Geld abzuheben als Zeremonie, nur der Mediziner fehlte. Aber auch diese Probe meisterten Guge (Christoph von Bergen, SG Biel) und ich ohne grösseren Schaden.

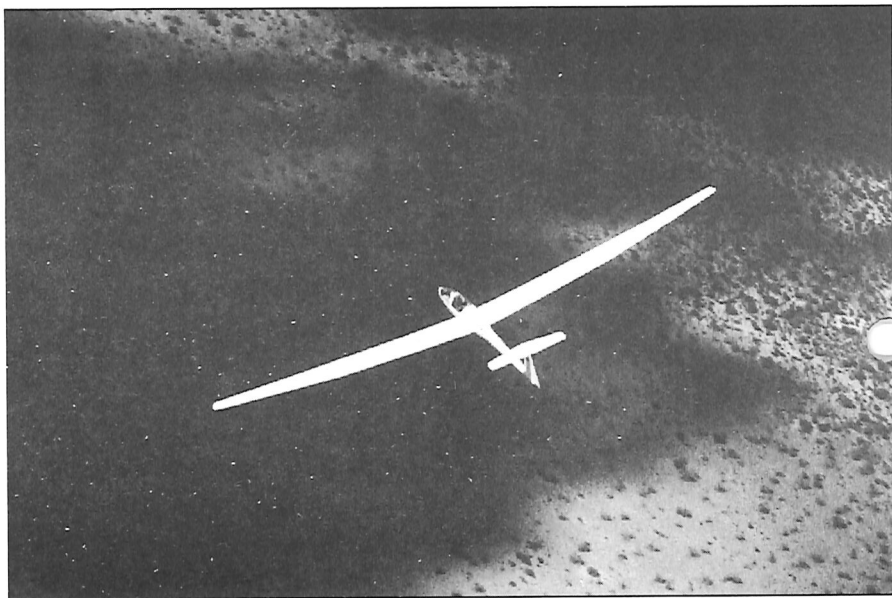


Naukluft-Wüste zum einzigen Hafen Namibias, Walvis Bay.

Nachdem wir die eindrückliche Steinwüste durchquert hatten, wurden wir in Walvis Bay nun vom Sand eingedeckt. In Swakopmund, dem mondänen Badeort von Namibia machten wir kurze Rast. Von dort ging es dann zum namibischen Matterhorn, der Spitzkoppe. Das nächste Ziel war die Farm von

Marco Simioni, einem Schweizer Farmer, der 50km nördlich von Okahandja lebt. Dort konnten wir uns während





18

zwei Tagen so richtig verwöhnen lassen.

Auch mit der reichen Tierwelt Namibias freundeten wir uns an; Warzenschweine, Paviane, Kudus, Orixe, Springböcke und verschiedenste Vogelarten trafen wir überall an. Nachdem wir uns gestärkt hatten, reisten wir für drei Tage in den Etoscha-Nationalpark. Auf dem Weg dorthin besuchten wir den 55 Tonnen schweren Hobba-Meteoriten. Weiter nordwärts besuchten wir den Otjikoto-See, Seen sind in Namibia eine Seltenheit, der Otjikoto-See mit seinen verschiedenen unterirdischen Zuflüssen ist schon ein Kuriosum.

Am Abend des 23. erreichten wir endlich den Etosha-Nationalpark. Im Park gibt es drei Camps, in Namutoni (dem ersten dieser drei Oasen) erlebten wir

die erste Nacht in einem Gebiet, wo es von wilden Tieren nur so wimmelt. Der Etosha-Park ist nur unwesentlich kleiner als die Schweiz.

Wir zogen während drei Tagen durch den ganzen Park, von Namutoni nach Halali und Okaukuejo. So sahen wir unzählige Anitloopenarten, Schakale, Hyänen, Strausse, Giraffen, Elefanten, Nashörner, Löwen etc. Es ist wirklich ein unglaublich schönes Erlebnis, diese Tiere in der Wildnis zu erleben. Diese drei Tage werden mir noch viele Jahre in Erinnerung bleiben. Umso mehr als in der Schweiz Weihnachten gefeiert wurde und wir in der Steppe die Tiere bei einer Temperatur von über 30° beobachten konnten.

Anschliessend reisten wir nach Windhoek zurück.

Am 27.12.1996 trafen wir mit Moni und Markus Unterassener zusammen. Mit dem VW-Bus reisten wir zusammen mit Spywa und Markus Heitz (Flp Schupf-art) nach Bitterwasser. Nach 3 stündiger, holpriger Fahrt trafen wir am Endziel unserer Reise ein.

Der Flugplatz ist ein ausgetrockneter Salzsee mit einem Durchmesser von 1,8 km, im Fachjargon die Pfanne genannt. Dort wird normalerweise gestartet und gelandet. Da aber bei Regen die Bodenbeschaffenheit zu weich ist, hat es etwas erhöht zwei ständige Notpisten.

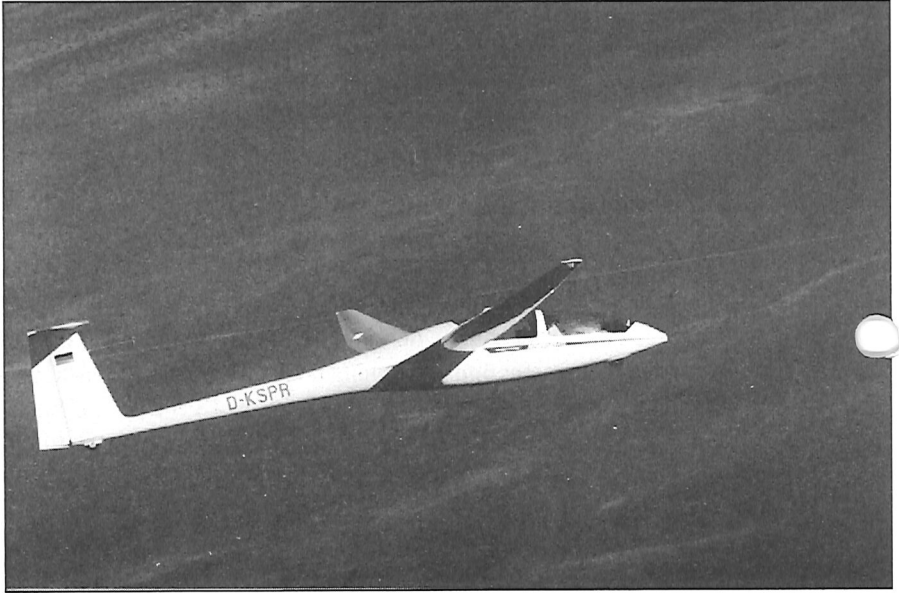
Nach unserem Eintreffen erlebten wir Namibia von der Seite, die wir uns nicht gerade gewünscht hatten, es regnete. Die Pfanne war nicht benutzbar, so starteten wir für den Einweisungsflug ab der grossen Notlandepiste (1,8 km).

Am 30. flogen wir mit der DG500 dann erstmals eine grössere Strecke von 400 km Richtung Kalahari-Wüste. In den folgenden Tagen steigerte sich das Wetter mehr und mehr.

Am 4. Januar 1997 starteten Markus Unterassner und ich mit dem Nimbus 3DM um 1229 Uhr Richtung Süden, gegen die Grenze Südafrikas. In 7 Stunden und 11 Minuten vom Start bis zur Landung flogen wir nach Grünau-Karasburg. Der Zander-GPS-Rechner zeigte es uns nach der Landung um 1940 Uhr in Bitterwasser genau an: 911 km mit einem Schnitt von 130 km/h.

1000 km wären an diesem Tag möglich gewesen, jedoch nur in die Richtung die wir gewählt hatten. Das sonst vielversprechende Grenzgebiet zu Botswana war an diesem Tag nicht sehr ergiebig





20

und liess nur tiefe Schnitte zu (viele frühe Überentwicklungen). So war generell die Beurteilung der Meteo recht schwierig. Erfahrung war gefragt. Thomas Mosberger ist ein erfahrener Bitterwasser-Pilot, er konnte trotz mangelnder Meteo-Info gute Tips abgeben. Viele weitere, schöne Flüge, in der Regel zwischen 400 - 750 km folgten. Die verschiedenen Wüstenarten mit der entsprechenden Sonneneinstrahlung waren jeden Tag ein unvergessliches Erlebnis, vor allem über der Namib-Wüste (die älteste Wüste der Welt) mit den wunderschönen Sanddünen. Aber auch die anderen Landschaftsmerkmale wie z. B. Hardapdamm, der Vulkan Brukaros, Bergwerke, Flüsse, Hügelzüge, seltene Ortschaften usw. sorgten für viele ungewohnte Eindrücke.

Am 11. Januar verabschiedeten Guge und ich uns von Namibia. Zuhause empfing uns das -10° kalte Europa-Wetter wieder. Wen wundert es, wenn ich zwischendurch den $35 - 40^{\circ}$ von Namibia nachträume. Faxit: Namibia ist eine Reise wert, mit Segelfliegen als Abschluss der ultimative Hit.

Flug durch die Hölle

Fritz Glur, Zofingen

Nationale Segelflugmeisterschaft 1943
Samaden, 20. August.

Für den heutigen Tag ist die Dauerflugkonkurrenz angesagt. Eine schöne, und offen gestanden eine mir besser zuzuhörende Angelegenheit, denn man braucht dabei nicht so zu hasten wie bei den vorhergegangenen Rundstreckenflügen, um die befohlene Aufgabe möglichst rasch zu bewältigen.

Jetzt wäre einmal die Gelegenheit da, um in beschaulicher Ruhe die schönen Berge des Bündnerlandes von oben zu genießen.

Ich starte mit meinem S-22 um 11.55 Uhr, und da wir bis 20 Uhr fliegen sollen, habe ich volle acht Stunden vor mir, die Herrlichkeiten eines Alpensegelfluges über einem der schönsten Teile unserer Heimat auszukosten.

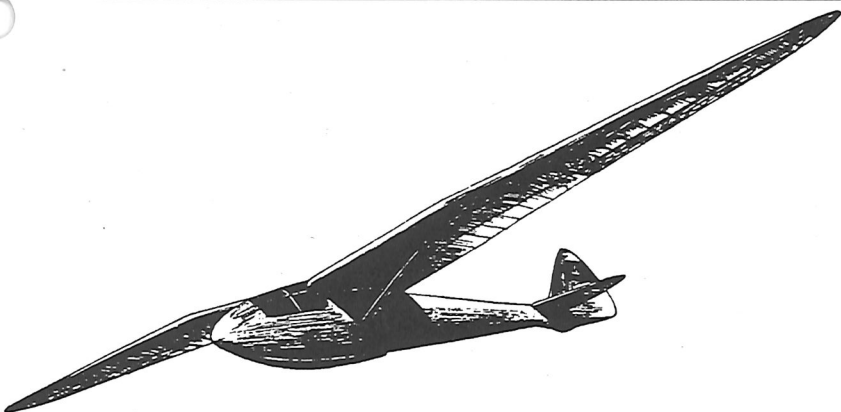
Hauptsache ist, abends zur genannten

Stunde wieder in Samaden zu sein, natürlich auf dem Luftwege!

Bald hat mich der treue Malojawind bis zum Hotel des Muottas Muraigl hinaufgetragen.

Ein herrlicher Tag! Am tiefblauen Himmel erscheinen die Lieblingswolken des Segelflieger, die Kumuli, und schon hat mich eine von diesen entdeckt und bis an ihre Basis gelotst. Es ist erst 12.35 Uhr, und ich fliege in der Gegend des Piz Languard in 3200 m ü. M. Sollte ich jetzt den ganzen Tag in der sicheren Nähe des Flugplatzes Runde um Runde abklopfen? Das Meisterschaftsreglement bestimmt keinen engumgrenzten Raum, in welchem die ominösen acht Stunden abgeflogen werden müssen. Also, gehen wir, mein getreuer S-22 und ich, auf Entdeckungsreisen.

„Gang, lueg d’Heimet a“ heißt heuer



ja überall, und da so herrliches Reise-
wetter ist, überquere ich vorerst ein-
mal das Inntal und ziehe kurz entschlos-
sen über Samaden Richtung Norden
zum Piz Michel.

Dieses wilde Felsmassiv macht mir
ganz gewaltigen Eindruck. Ich umkrei-
se den Gipfel einige Male und mache
gleichzeitig weitere Reisepläne. Dabei
wird Chur zum lockenden Ziel.

Wie mir bekannt ist, hat Chur bei der
herrschenden Wetterlage stets einen
talaufwärts strömenden Luftzug aus der
Richtung Landquart, so daß ich mit
ziemlicher Sicherheit am Pizokel bei
Chur Aufwind erwarten darf.

Ich verfolge nun meinen Kurs über Tie-
fenkastel, Lenzerheide, Churwalden und
fliege diese Strecke mit „Vollgas“, denn
ich habe ja genügend Höhe, die in Ge-
schwindigkeit umgewandelt werden
kann. So reise ich mit einem 100-120
km/h Tempo davon.

Über Churwalden mache ich wieder ei-
nen kleinen „Halt“, um die Wetterlage
besser überblicken zu können. Der
Himmel scheint mir jedoch auf einmal
ein viel nüchterneres Gesicht zu zeigen
als weiter hinten, und es sind auch we-
niger Wolken und Böen anzutreffen.
Also heißt es aufpassen, denn schließ-
lich fliegt man doch für die Meister-
schaft.

Mein Höhenmesser zeigt noch 1800 m.
Ich suche überall nach guten Aufwind-
quellen, aber leider ist nur noch spärli-
che Thermik vorhanden, dann bald
überhaupt nichts mehr.

Ständig verliere ich von meiner kost-
baren Höhe und komme immer näher
gegen Chur, trotzdem ich innerlich mei-
nen Reiseplan bereits wieder nach Sa-
maden zurück umgestellt habe.

Unterdessen bin ich aber doch an den
Pizokel gelangt, den äußersten Berg lin-
kerhand vor Chur. Gemäß meiner Theo-
rie sollte es hier nun endlich Aufwind
haben. Aber vergebens suche ich h
wieder Höhe zu gewinnen.

Auf der andern Seite des Rheintales, am
Calanda, entdecke ich plötzlich eine ge-
waltige Rauchmasse, die langsam,
schleichend, unheimlich still fast senk-
recht zum Himmel streicht. Nun weiß
ich also, daß praktisch überhaupt kein
Wind vorhanden ist.

Der Höhenmesser zeigt noch 950 m; ich
fliege also in ca. 350 m Höhe über Chur,
suche und suche Aufwind und mit ban-
gem Herzen einen Landeplatz. Über
Chur hinaus, gegen den Rhein zu, ent-
decke ich einige Felder, auf denen man
sicher landen kann. Also, Landeplätze
wären vorhanden, aber, was mir lieber
gewesen wäre, Aufwind habe ich imm
noch nicht.

Am Calanda, woher die gewaltigen
Rauchmassen kommen, muß ich beim
näheren Betrachten erkennen, daß dort
ein riesiger Waldbrand ausgebrochen
ist. Ein großes Gebiet des Berghanges
brennt lichterloh.

Ich drehe die Nase meines S-22 nun di-
rekt dorthin, um das verheerende Feu-
er aus nächster Nähe zu beobachten,
denn so etwas bekommt man nicht alle

Tage zu sehen. 190 m über der Talsohle, dicht am Calanda, bin ich direkt vor der Stelle, wo der Brand ausgebrochen sein muß.

Plötzlich gewahre ich eine Luftströmung, die den Hang hinauf gegen den Brandherd streicht. Rasch drehe ich eine Kurve, um eventuell noch etwas von diesem Aufwind

beuten zu können. Und richtig, schon steht das Variometer auf 0! Ich ziehe Achterschleifen dicht vor dem Feuer. Mein Vogel steigt zu meiner großen Freude mit 50 cm/Sek.

Bald habe ich wieder 80 m Höhe gewonnen. Die Steiggeschwindigkeit nimmt immer noch zu, und ich wage mich immer näher direkt über den schwellenden Riesenfeuer-

erd. Sobald ich etwas freien Raum habe, lege ich meinen Vogel in steile 360°-Kurven. Dabei durchfliege ich den Kern des Aufwindschlauches und erhalte so kräftige Böen, wie ich solche noch nie zuvor in meiner Segelflugpraxis erlebte. Meine Maschine wird beinahe auseinandergerüttelt, dafür aber zeigt das Variometer eine Steiggeschwindigkeit von 4 m/Sek. Dies kann nun vielleicht meine Rettung sein.

Jetzt nur nicht weichen von dieser Stel-

le, trotzdem die ganze sichtbare Umgebung einer gewaltigen Hölle gleicht. Der dichte Rauch will mich fast ersticken. Rasch greife ich nach der Sauerstoffmaske, ohne die ich diesen Flug sicher nie ausgehalten hätte.

Der Qualm ist so dicht, daß ich die Enden der Tragflächen nicht mehr erken-

nen kann. Ich fliege nur noch mit Hilfe meiner Blindfluginstrumente, auf deren Anzeige ich mich unbedingt verlassen muß. Komme ich etwas näher gegen den Hang, so erscheint der Rauch in rötlicher Farbe, denn unter ihm lodern die infernalischen Flammen bis 50 m hoch. Ich kann sie manchmal durch eine Rauchlücke nur zu deutlich in unheildrohender Nachbarschaft



beobachten.

Fliege ich in weiteren Kurven aus dem Aufwindzentrum hinaus, so kann ich die Sonne durch die Rauchwolken als eine große, blaßgelbe Scheibe erkennen. Alles, was ich während dieses Waldbrandfluges sehe und erlebe, beeindruckt mich in solchem Maße, daß ich mein Leben lang an der Erinnerung an dieses Inferno zu zehren haben werde. Manchmal wird es doch ziemlich ungemütlich in diesem tobenden Höllen-

strom und so ist meine Freude entsprechend groß, wie ich oben aus der Rauchmasse herauskomme und konstatiere, daß ich mehr als 1000 m Höhe gewonnen habe. Ich bin froh, wieder reine Luft atmen zu können.

Noch einmal kreise ich vor dem brennenden Calanda und denke dabei, daß ich wohl der Einzige sei, dem dieser Brand etwas genützt habe.

Unterdessen ist es 14.30 Uhr geworden. Ich fliege nördlich an Chur vorbei in das Gebiet des Hochwang (2535 m). An den Südhängen dieses Massivs, sowie an der ganzen Bergkette bis zur Weißfluh bei Davos kann ich meine Höhe halten. Von hier aus geht es gegen die Mädriegerfluh und schon überquere ich das Landwaasertal in Richtung Leidbachhorn.

In dieser Gegend finde ich wieder vortreffliche Aufwindverhältnisse, hauptsächlich in der Umgebung des Hoch Ducan und weiter im Gebiet des Piz Kesch.

Südlich des Piz Kesch erreiche ich meine größte Höhe während des Fluges. Höhenmesser und Barograph zeigen 4250 m. ü. M.! Von der tiefsten Stelle bei Chur bis zur größten Höhe beim Piz Kesch habe ich demnach eine Höhendifferenz von 3450 m durchflogen und damit sogar einen neuen Schweizer Segelflug-Höhenrekord aufgestellt! Höher darf ich nun nicht mehr, denn ich bin wieder an der Wolkenbasis angelangt und Wolkenflüge sind ja nicht erlaubt.

Ich bin froh zu wissen, daß ich Samaden nun wieder in erreichbarer Nähe habe. Da es unterdessen 16.30 Uhr geworden ist, hat dieser Rundflug also bereits über vier Stunden gedauert. Den Rest des Tages verbringe ich wieder am Piz Languard, dem Ausgangspunkt meiner abenteuerlichen Bündnerreise.

Die Erlebnisse dieses ereignisreichen Tages lassen mich den Einbruch der Dämmerung kaum erwarten. Mit dem Sonnenuntergang naht auch der Augenblick wo wir landen müssen, und frohen Herzens über den glücklichen Ausgang dieses Fluges setze ich meinen treuen S-22 ins taunasse Gras der Camagna.

Am folgenden Tage noch kann man die Spuren dieses Fluges an Rumpf und Flügeln meines Seglers erkennen. Überall zeugen versengte Stellen und eine dicke Aschenschicht von den wilden Angriffen des Calandabrandes auf den Menschenvogel, der sich in das Reich der Urelemente von Feuer und Luft gewagt hat.

Trotz allem Ausgestandenen wird dieser Flug durch die Hölle sicher zum schönsten und eindrucksvollsten aller meiner Segelflüge zählen und zeitlebens unauslöschlich in meiner Erinnerung bleiben.

Aus: Schweizer Segelflug, Handbuch der Schweizer Segelflieger, erschienen 1944 im Verlag Otto Walter, Olten



CAFE STEIBACH BÄCKEREI CONFISERIE

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

Impressum 1/97

Glider News ist das offizielle
Mitteilungsorgan
der Segelfluggruppe Bern,
Postfach 7804, 3001 Bern.
Erscheinungsdaten: Erster März,
Juni, September und Dezember
Eingabeschluss: Für letzte, kurze
Meldungen 16 Tage vor dem
Erscheinen. Bildbeiträge bitte so
früh wie möglich, aber spätestens
1 Monat vor dem Erscheinen
Redaktion & Satz:
Christoph Hammerschlag
Rubigenstr. 16, 3123 Belp
Tel. 031 819 35 58
Litho: Erwin Boschung

Unsere Dienstleistungen

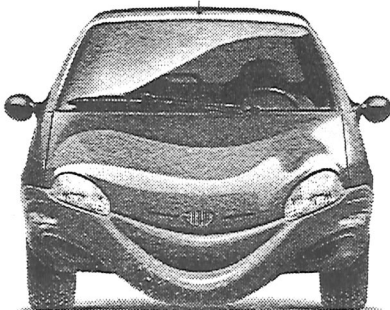
- Heliographie
- Druckerei
- Kopierservice
- Laserfarbkopien
- Grosskopien
- Plotterservice
- Scanservice
- Papeterie
- Finitionen
- Kundenservice

Positivpausen, Transparentpausen, Polyesterfilme
Offsetdruck bis A3, Druck auf Couverts, Formulare, Garnituren, Visitenkarten,
Hochzeits- + Geburtskarten, Weihnachts- und Neujahrskarten, Einladungen
schwarz + mehrfarbig. Individuelle Beratung, Schriftsatz, Prägedruck,
Heissdruck auf T-Shirts
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 A0
Posterdruck in fotorealistischer Qualität bis 30x30 m
auf Trommelscanner, Aussicht 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



**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

Das

Besondere von Sonderegger

Spitalgasse 36
Bern / Mürren



Fliegerchronograph by IWC