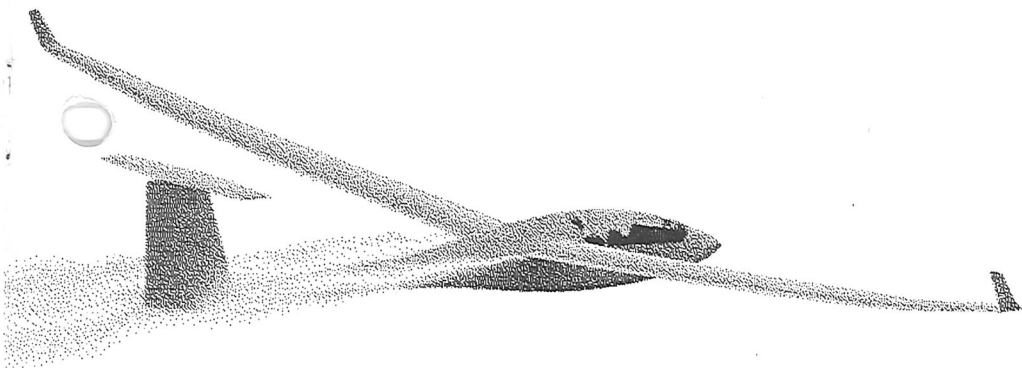


**September 1997**



*Glider*

**NEWS**

---

**SEGELFLUGGRUPPE BERN**



## **Liebe Mitglieder, liebe Freunde der SG Bern**

Endlich ist das lausige Regenwetter vorbei, und wir haben wenigstens in der zweiten Saisonhälfte noch einige heiße Sommertage erleben dürfen.

Aus der zur Neige gehenden Segelflugsaison 1997 heben sich zwei Ereignisse besonders ab.

Das eine ist der tragische Unfall von Hans Bachmann. Er wurde mitten aus unserer Reihe gerissen, aus voller Aktivität. Das Plötzliche und Unwiderrufliche, Endgültige schockiert uns in solchen Momenten immer wieder aufs Neue. Wem wird der stille, fleissige und mit feinem Humor versehene Hans nicht fehlen? Der Segelfluggruppe Bern wird Hans immer in guter Erinnerung bleiben, und ab und zu werden wir bei Arbeiten in der SG und beim Fliegen feststellen, dass er uns fehlt.

In bester Erinnerung bleiben wird uns das eindrucksvolle Jubiläumsfest zum 50. Saanenlager. Dank dem Einsatz des kompetenten OK durften wir ein würdiges Fest mit allem drum und dran feiern. Ich danke an dieser Stelle allen, welche zum guten Gelingen beigetragen haben.

Nicht vergessen wollen wir auch, dass die Saison noch nicht zu Ende ist. Nutzen wir jetzt die Zeit für Umschulungen, Ziellandeübungen und Motorseg-



lerflüge. Und auch ein gemütlicher Bisenflug - in Bärenfellunterhosen - kann einen windigen Spätherbsttag ganz schön aufwerten. Wärmstens empfehlen möchte ich die Windentage mit Ziellandekonkurrenz vom 19. - 21. September. Es besteht auch die Möglichkeit, das Windenbrevet zu erlangen. Für Passagierflüge mit rasantem Startgefühl ab Winde eignen sich nicht nur die Familienmitglieder. Helft alle mit, dass die Windentage erfolgreich werden. Allen Mitgliedern und Freunden der SG-Bern wünsche ich einen guten Saisonabschluss!

Euer Präsi  
Peter Dürig

## Neuer Flughafen - Zonenplan

*Zur Zeit liegt der Flughafenzoneplan auf der Gemeinde Belp zur Einsichtnahme auf. Wir haben den Direktor der Alpar Charles Riesen gebeten, für die SG-Bern in einer kurzen Stellungnahme die Absichten und die Pläne der Alpar zu skizzieren.*

Liebe Segelfliegerinnen und Segelflieger

Zurückkommend auf unser Telefongespräch in Sachen Flughafenarealplan (Segelfluggelände) möchte ich gerne folgendes festhalten:

Das EVED hat die ALPAR AG aufgefordert, entsprechend den geänderten Zuständigkeiten infolge der Revision des Luftfahrtgesetzes, die Flughafenzone in einem sogenannten Flughafenarealplan darzustellen.

Das EVED wird in einem Festsetzungsverfahren die Überbauungsordnung ausser Kraft setzen und den Arealplan als neue Planungsgrundlage bestätigen. Der Arealplan soll aber auch mögliche Entwicklungen aufzeigen.

Wir haben deshalb die entsprechenden Flächen deutlich definiert. So auch den westlichen Bereich, welcher Teile des Segelflugareals umfasst.

Damit wurde eine der wenigen Entwicklungsmöglichkeiten, z.B. für die GA, aufgezeigt. Es bestehen allerdings keine weiteren Pläne zu einem diesbezüglichen Ausbau oder der Verlegung von GA-Aktivitäten in den heutigen Segelflugbereich. Die Besitz- resp. Mietverhältnisse

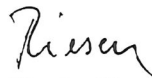
sind ausserdem bekanntlich eindeutig festgelegt.

Wir möchten ebenfalls erneut festhalten, dass auf dem Flughafen Bern-Belp alle Bereiche der Aviatik Raum finden sollen und die Alpar AG - nicht zuletzt mit ihrer gültigen 3-Bein-Strategie - dies in letzter Zeit erhärtet hat.

Es ist uns an dieser Stelle ein besonderes Bedürfnis, für die stets gute und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Entscheidungsträgern der SG Bern zu danken und wir freuen uns auf die weitere gemeinsame Zukunft.

Mit freundlichen Grüssen

ALPAR AG



Charles Riesen

## Blockzeiten für Motorflug- und Motorseglerpiloten

Seit dem ersten Juli 1997 gilt für die Erfassung der Flugzeit die Regelung, dass für alle Flüge nur noch die sog. „Blockzeit“ notiert wird. Was bedeutet dies für die Piloten der SG Bern, welche nicht bereits früher anlässlich von IFR- oder gewerbsmässigen Flügen mit dieser Regelung zu tun hatten?



1. Definition Blockzeit: Zeit zwischen der erstmaligen Fortbewegung des Luftfahrzeugs zum Zweck des Abflugs und dem endgültigen Stillstand nach Beendigung des Fluges. Im Klartext heisst dies, dass die Zeit vom Wegrollen vom Parkplatz bis zum erneuten Stillstand auf dem Parkplatz zu erfassen ist.

2. Die Aufzeichnung aller Flüge in den persönlichen Flugbüchern erfolgt mit Blockzeit (block to block).

3. Für Schleppflüge wird innerhalb der SG Bern verbindlich festgelegt, dass pro Schleppstart für die Bodenzeit insgesamt 4 Minuten einkalkuliert werden (je 2 Minuten für das Rollen zum Start mit den Startvorbereitungen sowie das Rollen nach der Landung).

4. Die Berechnung der im persönlichen Flugbuch einzutragenden Zeit erfolgt demzufolge durch Ermittlung

der effektiven Flugzeiten gemäss Startliste plus eine Zugabe von 4 Minuten pro Start.

5. Für den Motorsegler gelten die effektiven Blockzeiten, wobei die Regelung analog derjenigen für Schleppflüge sicher eine vertretbare Vereinfachung darstellen dürfte.

6. Bei Platzvolten mit Touch-and-Go entfallen die Bodenzeiten zwischen den Flügen.

7. Im Betriebsheft des Motorseglers und in den Flugreisebüchern werden unverändert die effektiven Flugzeiten gemäss Startliste, resp. Zähler eingetragen. Diese Bücher werden von der neuen Regelung nicht tangiert!

Alex Husy

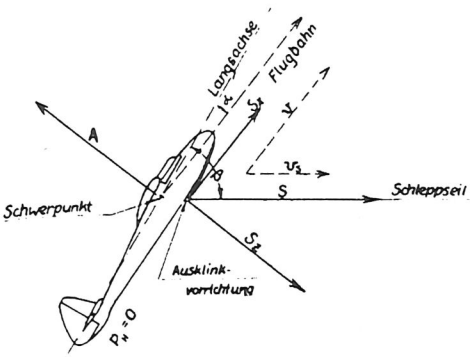
## Windenstart!

Wer an der Winde starten möchte, braucht dazu nicht gerade nach Finnland zu reisen: Auch 1997 ist dies auf dem Mösli wieder möglich.

Allerdings nur einmal, nämlich am

### Bettag-Weekende

vom Freitag, 19. bis Sonntag, 21. September.



Drei Gründe gibt es, mitzumachen:

1. die traditionelle Ziellandekonkurrenz. Seit diese an der Winde umweltschonend durchgeführt wird, ist die Teilnahme fast ein Muss. Der Windenstart mit dem Rhönstein ist immer wieder sensationell!

2. die Windenschulung. Wer anderswo schulen oder üben will, muss weit reisen. Das Windenbrevet gilt nicht nur als wertvolle Erweiterung des fliegerischen Horizonts, sondern kann bei Aviatik-Touristen im Ausland (oder z.B. in Sa-

medan!) durchaus von praktischem Nutzen sein, denn vielerorts ist dies nach wie vor die einzige, und dazu eine sehr billige Startart.

3. die Passagierflüge. Hier gibt es zwei Aspekte: Es ist *die* Gelegenheit, auch weniger lufttüchtige Bekannte und Verwandte einmal mitzunehmen, dies mit minimalem Aufwand. Und für bereits einmal bediente Gäste ein attraktives Novum.

Andererseits kann man sich den Pegelstand unserer Clubkasse nach dem bisherigen Verlauf der Saison leicht vorstellen. Deshalb ist es von grosser Wichtigkeit, dass wir alle Hebel in Bewegung setzen, die Kapazität unserer Kunststoff-Doppelsitzer am Samstag und Sonntag voll auszunützen. Auch unsere Beiz soll auf Hochtouren laufen, und einige ausgestellte Flugzeuge werden eine zusätzliche Attraktion sein.

Es ist offensichtlich, die Windenaktion wird für die SG ein wichtiger Grossanlass, der den Teilnehmern viel Plausch, der SG Finanzen und PR bringt.

Deshalb:

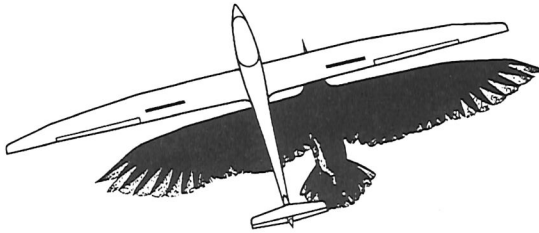
**Bringt Passagiere!**  
**Schreibt Euch als Helfer ein!**  
**(Liste am Anschlagbrett)**  
**Wir erwarten alle aktiven Piloten!**

## RAL Bern 1998

Nachdem das RAL Bern 1997 diversen unglücklichen Umständen zum Opfer gefallen ist, möchte ich hiermit bekanntgeben, dass ich bereit bin, diesen Wettbewerb in Bern zu organisieren, sofern der Vorstand dazu grünes Licht gibt und ich mit der notwendigen Unterstützung durch die Mitglieder rechnen kann.

Die RAL ermöglichen den ambitionierten Piloten der Region, sich für die SM zu qualifizieren (Regionales Auscheidungs Lager). Deshalb sollten die Segelfluggruppen turnusmässig diesen Wettbewerb organisieren. 1997 wäre Bern an der Reihe gewesen. Ich hoffe, dass es 1998 klappt.

Andreas Hirzel.



Gönnen Sie sich ein paar ruhige Stunden abseits der Hektik des Flugbetriebs, dafür bei einem guten Essen!

### Flugplatz Zweisimmen

- Diskrete Parkplätze für Segelflugzeuge
- Simulierter Funkverkehr während Ihrer Bodenzeit
- Bei Bedarf Lieferung einer überzeugenden Ausrede
- Verschwiegene Schlepppiloten, Funkstille im Schlepp
- Schlepprechnung in neutralen Umschlägen

Weitere Infos auf  
<http://www.fxbg.absauf.zweisim.com>

## Internationaler Hahnweide Segelflugwettbewerb

Am 2. Mai fahren Hans Michel und ich zügig weg Richtung Deutschland. Etwas zu zügig, wie sich zwischen Singen und Stuttgart herausstellte. Ein grünweiser VW-Bus machte hinter mir so komische Blinkzeichen, dass ich es für angeraten hielt, mein Gefährt anzuhalten. 2 Uniformierte stiegen aus, setzten ihre Mützen auf und mir schwante Ungutes. Die beiden Polizisten belehrten mich über die Gefährlichkeit des Anhängerfahrens mit über 80 km/h, schrieben uns eine Quittung über DM 50.— für eine Geschwindigkeit von 95 km/h und liessen uns nach Zahlung des „Zolles“ wieder fahren. Die Weiterfahrt war je-

doch mindestens so gefährlich, da ich mich anstatt auf die Strasse vor allem auf den Rückspiegel konzentrierte, wobei ich mir eine Halskehre (spricht: „Aek-kegstabi“) einhandelte.

Um 20.00 Uhr trafen wir beim Eröffnungsbriefing die restlichen Schweizer, in der Standardklasse neben mir noch Markus Gäumann, in der 15m Klasse Klaus Lemble, in der 18m Klasse Andreas Hirzel und in der offenen Klasse die beiden Bieler Xsäpu und Guge mit ihrer ASH 25.

Total machten 113 Flugzeuge am Wettbewerb mit, 43 davon in der Standardklasse.

6





### **1. Flugtag, Samstag 3. Mai**

Bei wesentlich besserem Wetter als angesagt fliegen wir um die 200-300km. Leider wurde die Bieler ASH 25 von der hinter ihr landenden ASH 22, pilotiert vom Broncemedaillengewinner der letzten WM, Robi Schröder gerammt. Beide Flugzeuge wurden so stark beschädigt, dass sie am Sonntagmorgen ins Werk nach Poppenhausen gefahren werden mussten.

### **2. Flugtag, Sonntag 4. Mai**

Wiederum hatten wir besseres Flugwetter als der Meteorologe prognostizierte.

Als letzte starteten die Standardflieger über eine Strecke von nur 180 km. Um 15.38 flog ich mit Markus mit einem Gegenwind von 40km/h Richtung Farrenberg ab.

Leider verpasste Markus nach etwa 25 km den Anschluss, was ihn rund eine Stunde kostete mit einer Bodenübung in 100m Grund.

Ich kam recht gut voran und landete um 17.27 nach einem 70km-Endanflug mit durchschnittlich 190km/h (dank Rückenwind 225km/h Groundspeed).

Infolge schlechten Wetters mussten die nächsten 2 Tage neutralisiert werden.

### **3. Flugtag, Mittwoch 7. Mai**

Nachdem es am Mittag noch in Strömen regnete, hiess es um 13.00 montieren.

Als um 15.00 immer noch kein Hauch

von Thermik erkennbar war, durften die Doppelsitzer und die Standardklasse wieder demontieren. Die andern 3 Klassen harhten nochmals 1 Stunde aus und wurden schlussendlich kurz nach 16.00 geschleppt, d.h. für die 15 Meter-Klasse öffnete die Startlinie erst um 17.30 Uhr und es mussten noch ca. 180km geflogen werden.

In jeder Klasse erfüllten einige Piloten die Aufgabe.

### **4. Flugtag, Auffahrt 8. Mai**

Bei relativ gutem Wetter wurden wieder alle Klassen gestartet mit Aufgaben um die 200km. Die Standardklasse flog über den Farrenberg nach Winzeln-Schramberg im Schwarzwald und wieder zurück.

### **5. Flugtag, Samstag, 10. Mai**

Nach einem weiteren Regentag konnten wir am Samstag zum letztenmal fliegen. Es wurden Strecken um 200-250km ausgelegt, welche in allen Klassen zum Teil erfüllt wurden.

Ich hatte zusammen mit Markus einen guten Abflug bis zum ersten Wendepunkt auf dem Gegenwindschenkel (Windgeschwindigkeiten zwischen 30 und 40 km/h).

Beim Wenden am Schloss Hohenzollern flog ich etwas zu frisch voraus, während Markus in einem 2m/s Bart noch etwas Höhe machte.

Die Strafe folgte sofort, ich musste mich nach der Wende in 400m Grund mit 1m/s zufrieden geben, während Markus 2

Minuten später, 200m höher mit 2,5m/s wegsteigen konnte.

Schlussendlich war ich 5 Minuten hinter den Rückkehrern an der Basis, welche im Geradeausflug über fast 100 km gehalten werden konnte bei Geschwindigkeiten um die 180km/h.

Bei mir begann es leider nach ca. 50 km zu regnen, während die andern auf dem ganzen Parcours trocken blieben. Ca. 20 kehrten in der Standardklasse mit Schnittgeschwindigkeiten über 110 km/h nach Hause, während ich mich noch 1,5 Stunden herummühte und schliesslich 30 km vor der Hahnweide in Donzdorf/Messelberg im Regen landete.

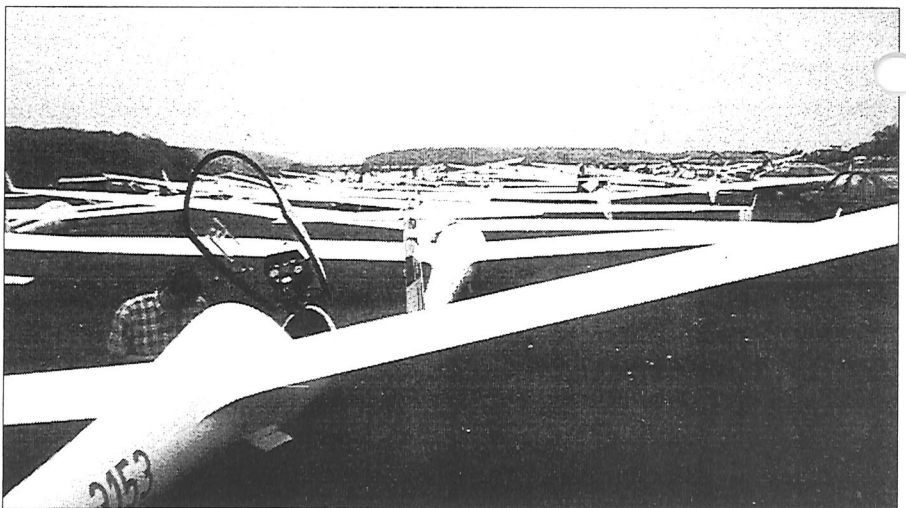
Erfolg und Misserfolg stehen manchmal sehr nahe nebeneinander. So war ich am letzten Morgen noch im 8. Gesamtrang von 43 Piloten, am gleichen Abend jedoch bereits in der hinteren Hälfte.

Leider waren die Organisatoren mit der Auswertung komplett überfordert. Von allen Piloten wurden Logger für den Flugweg verlangt, damit die Einhaltung des Luftraumes kontrolliert werden konnte. 3 Klassen benötigten sogar IGC-homologierte Geräte für die Auswertung. Die rund 10 verschiedenen Fabrikate sowie zu spät entdeckte Viren komplizierten die Auswertung derart, dass am Samstag Abend die Rangliste auf die ersten 6 pro Klasse beschränkt werden musste. Die endgültige Rangliste wurde uns für ca. 14 Tage später per Post versprochen.

Neben nicht gerade gutem, aber doch fliegbarem Wetter und einem sehr hochkarätigem Teilnehmerfeld war die Auswertung der einzige Wermutstropfen.

Edi Inäbnit

8



# Saanen 1997

## Teil 1 von Edith Sonderegger

### Freitag, 20. Juni

Pünktlich um 17.30 treffen die Saanenlägeler auf dem Belpmoos ein. Vorbei sind die Zeiten der endlosen Saanenlagersitzungen, Flugzeugverteilung, wer, warum, was und mit wem oder schon wieder überschleppen will, darf soll oder kann...

Pole hat die Organisation im Griff und Lilly ihre Checkliste. Erstaunlich, wie ruhig und ohne Hektik Flugzeuge demontiert, Lastwagen beladen, Werkzeugkisten bestückt und Schleppbetrieb organisiert werden kann.

Weil sich gerade jetzt die Sonne für ein paar Stunden zeigt, wird überschleppt was nach Saanen muss - für alle Fälle - ein weiser Entschluss, wie sich zeigen wird.

In Saanen werden die Piloten vom Sonderkommando Thomann, Winet und Kiener in Empfang genommen. Diese eröffnen ausnahmsweise mit Nietlispachs das Lager, um mit Housi das 50 Jahre -Jubiläum zu feiern. Er wird am 12. Juli nicht dabei sein, sondern wie üblich in Rieti.

Aus gewöhnlich gut unterrichteter Quelle ist folgendes durchgesickert: Niet-

lispachs werden am Saanenlager 1998 teilnehmen.

### Samstag, 21. Juni

...Sommeranfang...von wegen...



Morgens regnet es aus Kübeln

Mittags aus Kaffeetassen  
Später aus Eierbechern,  
abwechslungsweise mit  
kleinen blauen Störungen  
Abends wieder aus Kübeln.

Karin und André retten

den Abend mit einer wunderbaren Grillade.

*Kottelett, Spareribs, Lamm und Wurst  
Vino italiano für den Durst*

*Karins Sauce rumort im Gedärm*

*Es schwillt an der Barackenlärm*

*Mit Renés Schnaps wird abgerundet*

*Ein Merci der Küchencrew*

*Es hat gemundet!*



### Sonntag, 22. Juni

*Wenn der Hornberg frisch überzuckert,  
die SG ins Chalberhöni tuckert*



**Montag, 23. Juni**

*Vom Wetter sprechen hat kein' Sinn,  
es ist so schlimm wie zu Beginn*



**Dienstag, 24. Juni**

*Reini hat ein Patent erfunden  
weil man so gerne schlemmt in unseren  
Runden*

*er hat ein bisschen Ferienspeck  
den bringt man nur mit Hungern weg  
doch kümmert ihn Diät nen Dreck  
er wechselt lieber das Rad am Heck.*

Das Wetter wird besser, man kann die Scheibenwischer zwischendurch mal auf „Intervall“ stellen...



**Mittwoch, 25. Juni**

Heute kann erstmals überhaupt geflogen werden. Peter Bigler macht sein Passbrevet, Vreni Kiener absolviert diverse Motorcheckflüge. Neuling Ernst Treppe (Pilatus) wird in die Start- und Landegeheimnisse mit Bodenböen eingeweiht. Toni Fuchs verdient im B 4 die lederne Medaille. 23 Starte, 29 Std. 34 Min.



**Donnerstag, 26. Juni**

Mickeriges „Einbisschenflugwetter“. Hans Bachmann krönt den Tag mit stolzen 2 Std. 30 Min auf ganze 2997,6 m.

**Freitag, 27. Juni**

Wolkenfetzen, ein bisschen Sonne und viel Wind.

Nur fünf Unermüdlige entschlossen sich zu einem Flug, denn: schliesslich bin ich zum Fliegen hergekommen...so Hans Bachmanns Worte... Die Schiebe - Einklink - und Flügelhaltermannschaft besteht gerade noch aus 2 Personen. Vreni sitzt in Winterkleidung verpackt am Funk.

Die Flugzeuge sind für uns leicht im Auge zu behalten, sie umkreisen alle das Rellerli, der B 4 zuunterst. Hans Bachmann meldet: „Ds Wätter isch nüm was geschter.“

14.50 Uhr plötzlich der Funkspruch von Charles: Er hat ein Flugzeug am Boden gesichtet.

Von da an geht alles blitzschnell. Vreni benachrichtigt den Heli der Air Glacier, doch die Meldung von der Bergstation

Rellerlibahn war schneller und die Maschine startet bereits. Vreni bewahrt absolute Ruhe, ruft die Piloten zur Landung auf und einen Moment lang kauern wir zwei Frauen konsterniert und fröstelnd hinter der

Startliste. Ich beobachte den Heli und in meinem Hals bildet sich ein Klumpen.

Pole hat sich unterdessen an die Unfallstelle begeben. Der B 4 steckt Nase voran in der Erde, eine tschechische Ärztin (von der Aussichtsterrasse) hat

mit Herrn Schopfer (Betriebsleiter Rellerlibahn) erste Hilfe geleistet, jedoch erfolglos.

Was ist geschehen? Sicherlich gab es Abwinde, Böen, Windscherungen im Lee, jedoch ist das noch lange kein Grund für einen Absturz. Laut Augenzeugen ist das Flugzeug ohne jegliche Richtungsänderung in die Alpweide unterhalb der Rodelbahn gestürzt. Ob Hans nur von einer momentanen Abwesenheit befallen wurde, oder ob es sich um eine ernsthafte Erkrankung handelte, wird die Gerichtsmedizin feststellen. Pole organisiert alles, was mit den Behörden zu tun hat. Manfred und Toni fliegen ins Belpmoos, wo sie sich mit Peter Dürig treffen. Zu dritt treten sie die Reise nach Grosshöchstetten (Tochter Barbara) und Trubschachen an, um die traurige Nachricht zu überbringen.

### **Samstag, 28. Juni**

Die Stimmung ist bedrückt, wir stehen alle noch unter Schock. Das Wetter ist kläglich, so oder so hätte wohl niemand Lust zu fliegen. Kurz vor Mittag, bevor sich die Sonne zeigt und erste Wanderer erscheinen, wird das Wrack zu Tal geflogen, verpackt und nach Bern gebracht.



### **Sonntag, 29. Juni**

Die Kerze für Hans brennt und wir versuchen den Anschluss ans Lagerleben zu finden. Gegen Abend etwas blauer Himmel, Abtransport des Höhensteuers vom Rellerli.

### **Montag, 30. Juni**

Nieselregen, Sonne und Wolkenbrüche im 3-Minutentakt. Kein Flugbetrieb. Abends erstmals wieder eine gemeinsame Mahlzeit und zu vorgerückter Stunde eine Eheverkündung: Karin und André Winet!



### **Dienstag, 1. Juli**

Miniflugbetrieb nach dem dritten Briefing.

### **Mittwoch, 2. Juli**

Heute sind wir alle nach Trubschachen gefahren, um uns endgültig von Hans zu verabschieden. Zu der grossen Trauergesellschaft haben sich etwa 85 Segelflugkameraden gesellt.

### **Donnerstag, 3. Juli**

Frage: warum gehst du eigentlich ans Briefing? Antwort: um mich auf die Menuliste einzutragen!



### **Freitag, 4. Juli**

Einzig ein Harassli Kirschen vom Belpberg erinnern daran, dass es eigentlich Sommer wäre. Ein zweites Briefing bringt auch nichts. Hörnliabend. ist angesagt, und damit sind die ersten zwei Wochen vorbei. Ausser Spesen nichts gewesen.



**Teil 2 von René ERNST**

**Samstag, 5. Juli**

Seit Tagen Regen. In den letzten 24 Stunden Dauerregen. Unserem Wetterpropheten Edi Rupp verschlägt die Stimme und der Samstag-Wetterfrosch von Radio DRS spricht sogar von monsunartigen Niederschlägen. Für die Zeltler und Wohnwägelers wirkt es wie eine unver-



diente Sintflut. Nichtsdestotrotz steht Pole Keller stramm und unerschütterlich am 1. Briefing um 9.30. Aber auch das 2. Briefing um 13.00 bringt nichts. Deshalb ruft Paul spasseshalber das 3. Briefing anlässlich des gemeinsamen Nachtessens aus.

Wenn also die Briefings überflüssig wurden und alles unter Wasser stand, gelang es André Winet mit seinen Gigots die Mannschaft über Wasser zu halten. Der grosse Applaus für Andrés und Karin's Leistung darf (unter Berücksichtigung der Open-Air Kocheinrichtung) mit den üblichen Mitteln wie \*\*\*\*\* d.h. 5-Stern ausgedrückt werden.

Die Marie-Louise Holding spendete vorzügliche, selbstgebackene Zitronen-Cakes zum Kaffee. Starts: 0



**Sonntag, 6. Juli**

Nach wie vor Regenbriefing um 09.30. Pole Keller hat wiederum mit sehr gros-

sem Geschick während den ersten 2 Lagerwochen Flugdienstleiter „gespielt“. Er hat dabei Freuden und Leiden an diesem Posten kennen gelernt. Trotz Dauerregen darf sich Pole Keller in der Akzeptanz sonnen, welche ihm

die Lager-Teilnehmer für seine sympathische Führung entgegenbrachten. Er übergibt heute das Zepter an Alain Escher, d.h. an einen Jungpiloten, welcher soeben die SLS abgeschlossen hat. 2. erfolg-

loses Briefing um 13.00 Ein Lichtblick: Das Azorenhoch macht sich weit draussen im Atlantik bemerkbar. Eine Anzahl Berner verlassen das Lager. Dafür halten die Freunde aus Biel und La Chaux-de-Fonds Einzug. Allerdings konnte das Schleppflugzeug aus dem Jura den Weg durch die tiefhängenden Wolken noch nicht finden. Eine Träne für unseren Chef Fluglehrer Fritz Bhend. Wetterbedingt war es ihm in den zwei Ferienwochen ausser einigen Schleppflügen ver- gönnt, weder einen Segelflug noch einen privaten Motorflug (z.B. nach Sitten!) zu geniessen.

Starts: 0



**Montag, 7. Juli**

Wetter: Ganzer Tag Bise, d.h. Starts mit leichtem Rückenwind. Basis 2'400-2'500 mM.

Starts: 20

### **Dienstag, 8. Juli**

Wetter: Ganzer Tag Bise, d.h. wiederum Starts mit leichtem Rückenwind. 31 Starts.

### **Mittwoch, 9. Juli**

Wetter: Westwind, gegen Abend stärker. Überentwicklung östlich vom Platz mit Blitz und Donner bis Gstaad, aber nicht bis zum Flugplatz. Tonis Geburtstag: Er spendet für Bier und Mineral. Diverse Flüge ins Wallis. z.B. ASH-25 mit Gastpiloten Heini Meyr und Hans U. Schmid: Saanen/Rawil/Aletschgletscher/Grimsel/Furka/Pizo Centrale/Airolo/Maggiatal/Ambri/Acquarossa/Rheinwaldhorn/Versuch ins Hinterreintal (Basis zu tief)/Greina-Pass/Lugnez/Valsertal/Disentis/Lukmanier/Ambri/Verzascatal/Maggiatal/Centovalli bis Domodossola/über Simplon zurück nach Brig/Sion/Sanetsch/Saanen. 42 Starts.

### **Donnerstag, 10. Juli**

Wetter: relativ schön, frühe Thermik aber bereits vor 12.00 Donnerrollen aus Richtung Sanetsch. Kurz nach 12.00 ebenfalls aus Richtung Zweisimmen. Niederschlag auf dem Platz aber erst im spätern Nachmittag. Piste absuchen. ASH 25 abgessoffen in Gruyères. Kommentar der „Konkurrenz“: Es braucht kein 25-Meter-Flugzeug um nach Gruyères zu fliegen! Starts: 11 Am Abend grossartig organisiertes Open-Air-Fest, dargeboten durch die Romands.

### **Freitag, 11. Juli**

Wetter: Unverhofft, d.h. gar nicht nach Radio-Wetterbericht, wieder Regen. 2. Briefing: 13.00 Wetter: Aufhellungen, später Regen Nur 5 Starts.

### **Samstag, 12. Juli**

Jubiläum: 50 Jahre Segelfluglager in Saanen! Der „Anzeiger von Saanen“ widmet dem Anlass zwei ganz Seiten. Organisation der Flugtätigkeit vor allem betreffend Passagierflüge von Urs Siegrist mit den geladenen Gästen. Wetter: Gute Thermik in Aussicht. Rekordstartzahl, nämlich 59, davon 27 Passagierflüge. Festakt auf dem Platz und im Landhaus.

### **Sonntag, 13. Juli**

Wetter: Sehr gute Thermik in Aussicht, was dann auch stimmte. So hat z.B. Fritz Krebs (dem Vernehmen nach) einen Flug von 560 km durchgeführt. Jedenfalls konnte gemäss Startliste folgendes festgestellt werden: Start: 11.08, Landung: 19.30, folglich Flugzeit: 8:22 Starts: 49 Paul Keller, welcher sich nach 3 Wochen effizienter Tätigkeit im Lager verabschiedet, erntet den verdienten Applaus. Zugleich wird Alain Escher nach einer Woche Flugdienstleiter durch Lorenz Egli abgelöst, welcher die letzte Lagerwoche bestreiten wird.

### **Montag, 14. Juli**

Wetter: Im Moment noch angenehm warm, aber Gewitterim Anzug. Paul Keller, welcher bereits in Genf an der

Arbeit ist, telefoniert freundlicherweise, dass es in Genf bereits regnet. 2. Briefing auf 13.00 angesagt. Jürg Rettenmund mit Elisabeth wartet aber vergebens auf dieses Briefing. Obschon es noch „anmächlich“ aussieht, bricht wenig später ein Gewitter los. Starts: 0 In der Nacht auf Dienstag zerfetzen heftige Sturmböen den Windsack.



### **Dienstag, 15. Juli**

Wetter: Frühkumuli zeigen Labilität an. Einige Piloten „klagen“ am Abend, dass unsere Delta- und Gleitschirm- Kollegen in sehr grosser Zahl den Luftraum bevölkern. Leider haben sie Vortritt. Starts: 29. Das gemeinsame Nachtesen bestreitet die SG Biel, vor allem Maria, Felix und Andreas Deutsch, mit einem rassigen Chili con Carne. Rekord: 72 Gäste werden bedient mit Apéro, Essen, Dessert und Kaffee.

### **Mittwoch, 16. Juli**

Wetter: Erster wolkenloser Tag, d.h. blauer Himmel. Am Radio ist sogar ein Hochsommertag angesagt mit nur noch einzelnen Quellwolken am Abend in den Alpen. Die Piloten kämpften deshalb praktisch den ganzen Tag mit Blauthermik, wobei eine Inversion auf 2500 M/M den Frühstart verhinderte. Als Pfadfinder wirkten Felix Deutsch und vor allem Reini Rychener, welcher (n/m)otorisch die Gegend durchkämmte. Die neue Entwicklung hat trotz Unken-

rufen eben nebst der Unabhängigkeit auch andere Vorteile! Eine grössere Anzahl Piloten wagten sich ins Wallis und fanden auch den Rückweg wieder. Die Krone setzte aber Michael Jäggi auf, indem er Testat 9 erfüllte. Es ist übrigens das einzige geflogene Testat in diesem Lager. Starts: 45 Am Abend bummelten Einige durch den Saanen-Märit

### **Donnerstag, 17. Juli**

Bereits vor dem 1. Briefing hat, einmal mehr, leichter Regen eingesetzt. Das Wetter sieht eigentlich nicht schlecht aus, aber an Flugbetrieb ist nicht zu denken. Gemäss Wetterbericht ist nämlich wieder Schlechtwetter angesagt. Bob Thomann findet Zustimmung, mit dem Lagerabbruch resp. Rücktransport durch die Luft bereits heute zu beginnen. In der Folge werden 7 Segelflugzeuge über die Stockhornkette geschleppt, welche dann im Gleitflug den Heimathafen Belpmoos erreichten. Die Atmosphäre war zu dieser Zeit noch absolut ruhig. Wie richtig diese Er-scheidung war zeigte sich, als kurz nach Mittag heftige Gewitter über die Gstaader Gegend losbrachen. Starts: 10, davon 8 Überschlepps (7 nach Bern, 1 nach La-Chaux-de-Fonds). Nach den Überflugstarts wagten sich doch noch 2 Piloten (Felix Deutsch + Patrick Degen) in die Luft. Ihre Landezeit bestätigt die ausgebrochenen Gewitter, nämlich 13.44 + 13.46. Am Abend präsentiert Toni Fuchs seine Armee-Käseschnitten samt Salat. Dazu die berühm-



ten Bretzeln, diesmal in rauhen Mengen, wie Teilnehmer bestätigen. Am späten Abend läuft ein origineller und professioneller Barbetrieb in Hangar 1.

**Freitag, 18. Juli**

Wie richtig Bobs Entscheidung war zeigt sich erneut. Die ganze Nacht waren Gewitter hörbar, und im Moment regnet es in Strömen aus verhangener Gegend. Die Saane ist so hoch wie selten. Das Verladen der verbliebenen Flugzeuge in die Röhren wird organisiert und die Ämtli für Samstag vorbesprochen. Die „Jungen“ ernten Applaus für Idee und Realisation des gestrigen Barbetriebes in Hangar 1. Sie hören ihn allerdings nicht, weil noch am Ausschlafen! Die Gruppe aus La-Chaux-de-Fonds verabschiedet sich unter gleichzeitiger Spen-

de für die Bierkasse. Briefing vom letzte Lagertag = Zügeltag wird auf 08.30 festgelegt. Die Schlüsselübergabe muss um 10.00 stattfinden.

Starts: 0

**Samstag, 19. Juli**

Die Unentwegten treffen sich zu restlichen Demontage-, Verlade- sowie Aufräumarbeiten. Bob Thomann und seiner Crew sei an dieser Stelle ganz herzlich für den Einsatz gedankt. Der Einsatz ist besonders lobenswert, weil die ganze Arbeit wie gewohnt, oder besser gesagt, schon wieder, bei strömendem Regen erfüllt wurde! Nach dem Rücktransport wird das Lagerende in der Villa Thermik im Mösli mit einem Pizza-Abend besiegelt. Dabei störte die Feuchtigkeit nicht mehr!



## Ein Freitagsflug

Das Jahr 1997 wird als „Jahr des Freitags“ in die persönliche Segelfluggeschichte eingehen - ich kann mich nämlich in dieser Saison jeweils am Freitag freischaufeln für Streckenflüge. Der Zufall will es, dass bisher jeweils gute Voraussetzungen herrschten:

- das Wetter war oft am Freitag besser als an anderen Tagen - zwar auch nicht sehr gut, aber immerhin
- mindestens 1 - 2 KollegInnen konnten auch fliegen

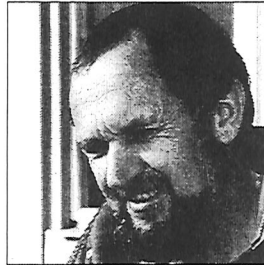
- ein Schleppilot war auch aufzutreiben (von Rückholmannschaft werde hier nicht gesprochen)

Vom letzten Flug vom Freitag, dem 15.8.97, sei hier kurz berichtet.

Die Ausgangslage schien ideal: Wettervorhersage, Teilnehmer, Flugzeug, Training, Vorbereitung etc. - alles bestens. Der ausgeschriebene Flug Gurnigel Berghaus - Vals Kirche GR - Rhemes Notre Dames I von 462 km hat zwar den Nachteil einer grossen Umwegfliegerei, denn es müssen mindestens 530 km geflogen werden, jedoch den grossen Vorteil, dass ich ihn kenne, er wunderschön ist und zudem viele Punkte für den NSFW gibt (28%-Dreieck).

Nach dem Start um 1025 zeigt sich sofort die typische Augustwetterlage: tie-

fe Basis im Gurnigel, Simmental Nordseite einige kleine Kumuli, Hochalpen noch praktisch blau mit wenig sehr tiefer Bewölkung von Restfeuchtigkeit in den Tälern. Es ist mit einiger Zeit bis zur Entwicklung guter Thermik zu rechnen. Da Eile nicht angezeigt ist, weil



unbedingt vermieden werden muss, in tiefere Lagen zu geraten, fliege ich gemächlich Simmental nordseitig gegen SW, wechsele, etwas im Zickzack, ins Diemtigtal an die Sonnseite, dann Spillgerte und Wi-

stättthorn - immer zwischen 2100 - 2400 m/M.

Da in dieser Jahreszeit die Pässe von Norden her kommend schwierig zu queren sind - beim Iffigensee entwickelt sich die Thermik meist relativ spät - nehme ich mir vor, am Wistättthorn a 2900 m/M zu steigen und den Rawilpass direkt anzufliegen, was meist reicht.

Nach einigem Auf und Ab erreiche ich 2800 m/M und entschliesse mich, einen Überflug zu wagen. Da die Sonnenhänge bis zum Pass etwas tragen, gelingt mit knapper Reserve ein Überflug über den Rawil - juhui, uff, uff.

Freude und Leid ist nahe beieinander - die Basis im Wallis ist sehr unterschiedlich, sehr tief. Die Wolken liegen an den

Hängen soweit das Auge reicht. Bei Cry d'Err oberhalb Montana kann ich zusammen mit einem Ghüdersack die Höhe - besser Tiefe - halten, steige sogar innerhalb 5 Minuten 100 m.

Ich versuche alle Hänge. Die vielen Kabel verhindern ein Steigen. Bei den Kabeln steigen die Seilbahnen noch und noch in die Höhe - haben die wohl Thermik? Ich orientiere mich eher an den Tal als den Bergstationen.

Ich entschliesse mich weiterzufliegen. Mit leicht tragenden Linien finde ich mich bald am Rinderhorn auf Gemmihöhe - es ist zum rinderwahnsinnig werden. Die Höhe von immerhin schon beachtlichen 2300 m/M kann ich halten, aber die Zeit läuft.

Ein Kollege meldet „Brig 1300“. Strecke ade. Nach einem Schleichflug ums Torrenthorn habe ich bei Goppenstein das erste Mal einen Aufwind, welcher diesen Namen verdient - bis auf 2600 m/M. Wenigstens ist jetzt das Absaufrisiko gesunken.

Mangels Alternative fliege ich unter weiterem Zeitverlust weiter und treffe auf etwa 2400 m/M am Bettmerhorn ein. 2 m/s integriert. Basis 3100 m/M. Eine Stunde Rückstand auf den Zeitplan, welcher als Minimum gerechnet ist, d.h. mit einer Landung um ca. 1915h.

Gegen Südosten sieht das Wetter Hammer aus - endlich. Ich sage mir, dass ich ja nichts zu verlieren habe, dass ein Flug nach Vals und zurück auch schön sei, entschliesse mich, via Bedrettotall zu fliegen.

Der Leser, welcher die Geographie nicht so gut kennt, muss jetzt auf der Karte etwas schneller blättern. Nachdem ich mich auf ca. 3300 m/M zum Abflug entschlossen habe, kreise ich das erste Mal wieder am Piz Medel. Die Thermik ist derart gut geworden, dass ich im Geraudeausflug im Tessin auf 3500 m/M gelange - die Meteo sagte schlechte Südluft voraus! Im gleichen Stil geht es weiter nach Vals und zurück bis Grächen.

Ich habe mit über 100 km/h Schnitt viel Zeit aufgeholt und schöpfe erstmals wieder etwas Hoffnung, aber oha lätz: Die Basis sinkt gegen Westen, und hinter dem Matterhorn siehts auch nicht gerade verlockend aus.

Ich fliege in hohem Tempo unter die Basis bis Arolla auf 3000 m/M, für das Südwallis nicht gerade begeisternd. He nu, mal schauen, was die Cabane de Berthol zu bieten hat.

Sie versagt nicht. In dieser gewaltigen Landschaft drückt die Südluft etwas hinüber - welche ja bisher nicht so schlecht war und verursacht eine zweite Basis aus 3600m/M, welche mit sehr guten Steigwerten erreicht werden kann. Erstmals - 2 Minuten Vorsprung auf die Zeittabelle!

Wieder muss der Leser die Karte umfalten. Valpelline - Mont Fallère - Rhemes - Mont Fallère: ein Traum zwischen 3600 - 4000 m/M.

Träume sind meist kurz. Die Basis liegt von Norden her auf dem Gr St Bernhard auf! Das Wallis ist hinter Wolken-

türmen versteckt. Sion Tower antwortet auf meine Frage nach dem Wetter im Wallis nur, ich solle besser die Information fragen. Der Kontakt ist jedoch schlecht.

In Warteschlaufen über dem Mont Fallère steige ich auf 3600 m/M. Unterdessen begleiten mich zwei andere Segelflugzeuge, eines davon von Biel-Kappelen.

Wir beraten kurz. Das Valpelline würde zwar gut gehen, jedoch hat sich auf Walliserseite hinter dem Combin ein kleineres Gewitter aufgebaut, wodurch der Weg nach Norden versperrt sein dürfte. Innerlich finde ich mich mit einer Landung in Aosta ab, will aber nicht aufgeben. Deshalb fliege ich in Richtung Norden um einige Wolkentürme herum,

denn zurück nach Aosta wäre der Weg offen. Plötzlich sehe ich die Umrisse der Berge bei Orsière und im Dunst Verbier, sowie dass das Wallis offenbar offen ist. *Sion ist besser als Aosta*, also nichts wie los. Da keine Aufwinde mehr anzutreffen sind, gleite ich über Verbier nach Nendaz.

Meine Versuche, über die Meteo beim Sanetsch verlässliche Auskunft zu erhalten, scheitern vorerst, bis mir plötzlich ein Motorflugzeug meldet, der Sanetsch sei offen, aber es regne heftig. Also doch Sitten, denke ich. Von Nendaz aus sehe ich Richtung Grande Dixence und vermute noch passable Thermik - was dann tatsächlich der Fall ist. In schwacher aber sicherer Thermik resp. Hangwind sage ich mir, dass mir an sich Wurst

18



*Das Val de Rhêmes - im Hintergrund der Wendepunkt*

sein kann, ob ich eine Stunde früher oder später in Sion landen werde - eine „Übung“ wäre nicht zu vermeiden. Ich hoffe, dass der Regen am Sanetsch aufhört.

Nach einiger Zeit erreiche ich 3100m/M, der Sanetsch sieht etwas freundlicher aus - also - wer wagt gewinnt, denn *Saanen wäre besser als Sion*.

Ich fliege den Pass direkt an, quere - im Regen - recht problemlos und finde mich bald an der Wispile auf 2100 m/M unter einer fast geschlossenen Wolkendecke im Dunst mit leichtem Steigen - eine Art Restthermik. He nu - sage ich mir, schon fast im Selbstgespräch - *Zweisimmen ist besser als Saanen*.

Ich schwadere neben dem Giferhorn, welches im Dreck ist, hin zur Spillgerte. Leichtes Steigen, wie an der Wispile. Ich habe sehr wenig Höhenverlust. Auf unterdessen 2200 m/M gleite ich das Simmental hinunter - der Dunst wird stärker, von Sonne keine Rede.

*Thun ist besser als Zweisimmen*, denn der Simmentaler Ausgang wird sichtbar. Im Dunst, mitten über Erlenbach. 0,5 m/s Steigen. Henusode, also steige ich halt. Nach etwa 150 m wird die Sicht derart schlecht, dass weiterfliegen angesagt ist. Die Umrisse der Stockhornkette werden sichtbar. Bei wenig Sinken versuche ich es - denn Thun würde ja allemal drinliegen. Die Stockhornkette wird etwas klarer, und plötzlich sehe ich durch eine Art Tunnel von Wolken und Stockhornkette klar in die Ebene bei Blumenstein gegen Seftigen. Höhe habe ich genug -

eher zuviel. Auf der Nordseite der Stockhornkette regnet es leicht, aber ohne stärkeres Sinken. Die Sicht ist passabel. Ich gleite noch zum Gurnigel Berghaus, Schlussfoto und - *Belp ist besser als Thun*. Landung um 1844h.

Die Befriedigung nach einem solchen Flug, obwohl distanzmässig nicht zu den Grössten gehörend, ist enorm. Ich denke, dass auf dem Belpmoos niemand mehr auf meine Rückkehr gewettet hätte, ich selbst auch nicht.

Noch eine kritische Bemerkung sei gestattet: Ich bedaure sehr, dass keine jungen Piloten der SG Bern am NSFW teilnehmen. Der moderne Segelflug muss Streckenflug heissen. Davon hängt unsere Zukunft ab. Vielleicht sind die Rahmenbedingungen oder auch die Stimmung in der SG Bern noch zu wenig auf den Segelflug als Sport ausgerichtet.

Der Streckensegelflug sollte übrigens im Winter mit einer geeigneten individuellen Saisonplanung beginnen. Ich bin gerne bereit, im Winter individuell oder in einer Gruppe bei einer entsprechenden Planung behilflich zu sein - in der Hoffnung auf eine bessere Sportkultur in der SG Bern.

Peter Ryser

*Es bleibt anzufügen, dass Peter eine Woche später den gleichen Flug zum dritten Mal gewagt - und geschafft hat. Damit wird er im Nationalen bestimmt eine Wertung ganz vorne erreichen. Herzliche Gratulation! Red.*

## Mein zweites Leben

oder

### Leben und Fliegen mit zwei Bordcomputern Angriff der Käfer

Ostern 1990: Beim Skifahren und Gleitschirmfliegen im Wallis überfällt mich eine bleierne Müdigkeit, die mich erstmals im Leben in der Skigondel einschlafen lässt.

In der Osternacht schlägt dann das Fieber erbarmungslos zu: 41 Grad Temperatur und heftigster Schüttelfrost erschöpfen mich völlig. Als das Fieber nach einigen Stunden auf 37,5 Grad sinkt, denke ich bereits an Besserung der vermeintlichen „Grippe“. Doch we-

nig später lässt das Fieber die 40-Grad-Marke wieder hinter sich und dieses Auf und Ab dauert weiter an, Tag und Nacht. Zurück in Bern, schwächen mich die Fieberattacken mehr und mehr, ich bin dem Fieberkoma nahe. Die herbeigerufene Aertzin lässt mich unverzüglich ins Spital einliefern. Die Aerzte glauben auf Grund der Symptome zuerst an eine Malariaerkrankung. Blutuntersuchungen zeigen aber sehr rasch den wahren Täter:

20



*Marc Rolli mit seinem ersten Herzschrittmacher in der Hand*

Staphylococcus aureus, ein äusserst aggressives, resistentes und gefräßiges Bakterium. In kriegerischer Manier haben diese Käfer unglaublich schnell meine Aortenherzklappe mit dicken Vegetationen besetzt und sind nun daran, diese zu zerlöchern. Trotz massivem Antibiotikaeinsatz geht es mir immer schlechter und ich werde auf die Intensivabteilung verlegt. Bewusstseinsstörungen trüben meine Wahrnehmung zusehends.

Als der Chefarzt meine Eltern informiert und sich beinahe die halbe Verwandtschaft im Spital versammelt, blicke ich mit Unverständnis in die betroffenen und traurigen Gesichter. Den Ernst der Lage und die stark sinkenden Überlebenschancen realisiere ich bereits nicht mehr.

### **Mit dem Messer um Leben und Tod**

Am nächsten Morgen scheint alles ganz weit weg. Immer noch Schüttelfrost. Nervöse, hektische Stimmung unter den Ärzten. „Sofort operieren!“ heisst es. Notfallmässig werde ich in den Operationssaal gebracht. Die völlig zerstörte Herzklappe muss entfernt und ein künstlicher (mechanischer) Klappenersatz eingenäht werden.

Nach der Operation geht es mir schnell besser. Leider ist aber durch den chirurgischen Eingriff und durch postoperative Komplikationen das Herzreiz-Leitungssystem dermassen beschädigt worden, dass mir ein Herzschrittma-

cher implantiert werden muss, von dem ich lebenslang abhängig sein werde.

### **Patchwork am Herzen**

Plötzlich verlässt mich der Appetit völlig und ich laufe gelblich an wie bei einer Gelbsucht. Innert Tagen nehme ich fast zehn Kilo zu: Wasserödeme stauen sich in den Beinen und im Bauchraum. Ich bin sehr durstig, darf aber fast nichts trinken, da ich sonst noch mehr zunehme. Die Aerzte sind ratlos. Immer und immer wieder horchen sie das Herz ab, täglich stehen mehrere Ultraschalluntersuchungen auf dem Programm.

Dann endlich die Diagnose: Ein Loch von der Aortenwurzel in den rechten Vorhof in der Grösse eines Fünflibers! Und dies trotz hoher Antibiotikadosen rund um die Uhr!

Durch das Loch vermischt sich das arterielle mit dem venösen Blut und alle Organe werden stark beeinträchtigt. Eine zweite Herzoperation wird dringend notwendig.

Das Loch wird mit einem „Kunststoffblätz“ gestopft und der Klappenersatz wegen Undichte ausgewechselt.

Wieder geht es mir rasch besser, aber der Patch hält nicht: Er ist auf einer Seite ausgerissen und muss revidiert werden. Nach weiteren vier Monaten Antibiotika-Behandlung wagen die Doktoren die Revision. Der Patch kann endlich nachgenäht und abgedichtet werden.

## Steuerungsprobleme

Mein Herzschrittmacher (Pacemaker PM) bereitet mir nun zunehmend Schwierigkeiten: Wegen der hohen Spannung von 5 Volt wird nicht nur der Herzmuskel angeregt, nein, auch die Bauchmuskeln zucken im Herzrhythmus wie Technotänzer !

An Ruhe und ans Einschlafen ist kaum zu denken; ich fühle mich dauernd nervös, gestresst und angespannt. Die Mediziner versuchen diese Beschwerden mit Umprogrammierung des PM und Entspannungs- und Schlafmitteln jeder Art zu lindern. Doch ein dauernder Erfolg bleibt aus. Ein PM-Wechsel 1991 bringt gewisse Besserung, jedoch ist die Pulsanpassung bei körperlicher Betätigung nach wie vor sehr unbefriedigend.

Erst ein neuer PM, der mir im Dezember 93 eingepflanzt wird, beseitigt diese Mängel. Da mich der alte PM nicht stört, wird er an Ort belassen und erfüllt nun sogar die Funktion eines „Back-Up“, da er bei einem allfälligen Aussetzen des neuen PM, bei Puls unter 40, sofort einspringen würde, also quasi mein Sicherheits- bzw. „Fallschirm-PM“.

## Ueberlebt - Das Leben geht weiter

Heute kann ich ganz gut mit meiner „Herzgeschichte“ leben. Beim Sport passt sich der PM sehr gut der geforderten Leistung an (Grenze: Puls 180),

nur der Herzschlag ist wegen der künstlichen Stimulation klopfend und leicht asynchron und ich habe daher nicht mehr eine so ruhige Hand wie vorher. Das Ticken der Herzklappe (etwa wie bei einer Swatch) stört mich nur noch sehr selten. Da diese Klappe aber ein Fremdkörper im Organismus darstellt, bin ich zwecks Vermeidung von Thrombosen (Blutpfropfenbildung) einer lebenslangen Blutverdünnung unterstellt. Weil die Blutgerinnung stark verlangsamter ist, muss ich mich ganz besonders vor Verletzungen hüten. Bei starken und inneren Blutungen ist gar eine sofortige Spitalweisung unvermeidlich.

## Soft- oder Hardware ?

Als ich nach der zweiten Herzoperation den Chefarzt fragte, wann ich denn wieder Gleitschirmfliegen könne, meinte dieser kopfschüttelnd und missbilligend, ich solle nicht einmal einen Gedanken daran verschwenden, mit meiner Geschichte und der Blutverdünnung so etwas „Gefährliches“ je wieder zu tun !

Das war ein harter Schlag ! Das geliebte Gleitschirmfliegen sollte ich einfach aufgeben ?

Nein ! Als ich mit meinem jetzigen PM keine Schwindelanfälle mehr verspürte, wagte ich nach über vier Jahren Pause mit ärztlicher Erlaubnis den Wiedereinstieg ins Gleitschirmfliegen.

Beim gemeinsamen Kreisen mit Segelflugzeugen am Niederhorn beeindruck-



ten mich weniger die Steigwerte (die sind beim „Soft-Flügler“ besser), aber um so mehr der riesige Aktionsradius eines „Hard-Flüglers“.

So kam es, dass ich mich im Sommer 95 bei der SG Bern zu einem Schnupperflug einfand. Paul Keller verstand es vorzüglich, mich auf einem tollen, zwei-stündigen Flug mit einer ASK21 nachhaltig für das Segelfliegen zu begeistern.

Mein Traum, einen solchen Segler selbst pilotieren zu dürfen, sollte sich aber nicht so schnell erfüllen. Nach drei wilden rodeoartigen Teufelsritten im Flugzeugschlepp mit einer Röhlerche (der Motorsegler war damals defekt) verliess mich vorerst der Mut; das Ganze war mir doch zu heiss. In der Ueberzeugung, dass Segelfliegen ein höllisch gefährliches, waghalsiges Unterfangen für Lebensmüde und Tollkühne sei, zog ich mich wieder zum Textilfliegen zurück.

Doch das „Hardware-Fliegen“ liess mir keine Ruhe. Letzten Sommer fasste ich mir ein Herz und rang mich zu einem zweiten Versuch durch. Hannes Beutler, Thomas Wyss und Markus Wymann konnten mich an Bord des Falken vom durchaus humanen Charakter des Segelfliegens überzeugen. Der erste Alleinflug mit einer ASK21 war für mich ein ganz grosser Moment: Der langgehegte Wunsch beim Schnupperflug hatte sich endlich erfüllt.

Die Zeit der Herzoperationen und der Genesung war geprägt von einem Wech-

selbad der Gefühle: Ausgeliefertsein, Angst, Trauer, Wut, Verzweiflung, Resignation, Ungewissheit, aber auch Hoffnung.

Eine grosse Hoffnung nährte die Kraft zum Durchhalten. Diese Hoffnung hat sich mehr als gelohnt: Ich habe ein zweites Leben, eine zweite Chance erhalten ! Doch brauchte ich zuerst einige Zeit wieder ans Leben glauben, dem Leben vertrauen zu können und mich daran zu freuen.

Dieses geschenkte zweite Leben versuche ich deshalb so intensiv, sinnvoll und bewusst wie möglich zu erleben und mir nicht zuletzt beim Segelfliegen mit Euch zusammen den weisen Rat eines altrömischen Philosophen zu Herzen zu nehmen:

**Carpe diem !  
Pflücke (geniesse) den Tag!**

*In dieser Ausgabe sind die meisten Bilder erstmals von mir bearbeitet und auf dem Laserprinter ausgegeben worden, dies wegen Ferienabwesenheit des Fachmanns Winu Borschung.*

*Die Qualität wird damit geringer, der Ablauf hingegen beschleunigt und die Aktualität dadurch erhöht.*

*24.8. 97 C.H.*

## Tätigkeitsprogramm 1997

September 19.- 21. (Bettag)		Windentage mit Ziellandekonzurrenz
	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.	Montage, Schleppilotenrapport und An-

24



### Helio-Rekord Kala AG

- Papeterie
  - Büromaterial
  - Geschenkartikel
- Xeroxkopien
  - Verkleinerungen
  - Vergrösserungen
- Laser-Farbkopien
  - s/w Kopien ab Bilder
  - ab Dia und Filme
- Plattservice / Encad Novajet III
  - PC - HPGL2
  - Mac - Minicad
- Lichtpausen
- Grosskopien
- Druckerei

**Wir freuen uns auf Ihren Besuch!**  
Parkplätze vor dem Geschäft  
**vis-a-vis Zieglerspital**



### CAFE STEIBACH BÄCKEREI CONFISERIE

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



in Flugrouten lyss

storen-service ag

Gewerbepark Felsenau

Bern, Tel. 031 302 04 45

Für Tips + Trends die Storotheek



repavit – storen erleben.

Roland Käser

## Bücher über

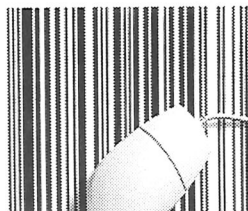
Auto / Moto, Bau, Biogas, EDV, Eisenbahn, Elektronik, Elektrotechnik, Energie, Flug, Funk, Heizung-Lüftung, Holz, Keramik, Klimatechnik, Kunststoff, Maschinenbau, Messtechnik, Metall, Motoren, Reparaturanleitungen, Velo, Wärmepumpen

bei **SINWEL-  
BUCHHANDLUNG**



Lorrainestrasse 10  
3000 Bern 11  
vis-à-vis Gewerbeschule  
Telefon 031 332 52 05  
Telefax 031 333 13 76

Berns Fachbuchhandlung für  
Technik, Gewerbe, Freizeit



7 61196 101037

## Die Versicherung, die sich jedem Beruf anpasst: mobipro.

Unsere branchenspezifische Betriebsversicherung ist so vielseitig wie unsere Kundschaft und passt sich den unterschiedlichen Berufsrisiken an.

# mobipro

Generalagentur Christoph Schmutz  
Bahnhofplatz, 3123 Belp  
Telefon 031 818 44 44

**Schweizerische Mobiliar**  
Versicherungsgesellschaft  
macht Menschen sicher

## Impressum 3/97

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.

Redaktion & Satz: Christoph Hammerschlag  
Rubigenstr. 16, 3123 Belp, Tel. 031 819 35 58

Das

# Besondere von sonderegger

Spitalgasse 36  
Bern / Mürren



Fliegerchronograph by IWC