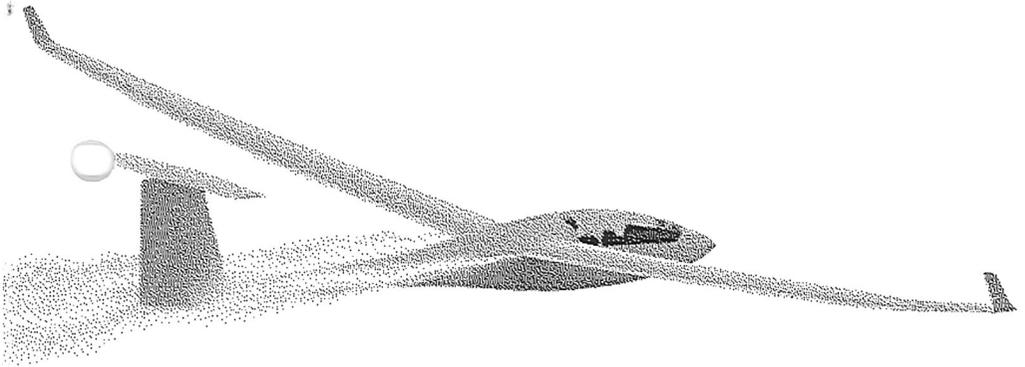


März 1998



Glider
NEWS

SEGELFLUGGRUPPE BERN

Tätigkeitsprogramm 1998

März	6.	19.30 Uhr	Hauptversammlung, Rest Linde, Belp
	14.	09.00 Uhr	Montage
		14.00 Uhr	Schleppiloten-Rapport
		19.00 Uhr	Ansaufen
Mai	10. - 15.		Streckenflugkurs
	21. - 24.		RAL und Junioren- SM
	30, 31. und 1.6		Reserve RAL und Junioren SM
Juni-Juli	20.06. - 17.07.		Saanenlager
	11.07.		Saanenlagerfest
	18.7.	ab 18 Uhr	Schlussbräteln Saanenlager
August	(offen)	ab 19 Uhr	Grillparty Berner Aero Club
September	18. - 20.	09.00 Uhr	Windentage und Ziellandekonkurrenz
		09.00 Uhr	Bautag I
Oktober	(offen)		Exkursion
		24.	09.00 Uhr
November	14.	09.00 Uhr	Demontage
		19.00 Uhr	Absaufen
Dezember	26.	19.00 Uhr	Altjahresapéro und Essen mit Gästen
	Dez. 98 bis März 99		Weiterbildungsthemen n. spez. Programm
Februar 99			SG- Abend
März 99	05.		Hauptversammlung
	13.		Montage, Schleppilotenrapport, Ansaufen

Liebe Mitglieder, liebe Freunde der SG Bern

Nach dem Abschluss des Vereinsjahrs in der SG Bern stellt man sich die Frage: Wie war es? Was kann man im nächsten

○ir noch verbessern?

Dazu hat natürlich jedes Mitglied seine eigene Sicht der Dinge.

Wie es aus der Sicht der Vereinsobrigkeit war, dürft ihr nun in diesem Heft bis ins Detail nachlesen.

Kurz gefasst: Es gibt viel Erfreuliches zu berichten in Bezug auf Finanzen

und Vereinstätigkeit. Auch wenn hie und

○unnötiger Arbeitsaufwand und Nervensubstanz gefragt war, so ist es erfreulich zu beobachten, dass unser Schiff auf einem guten Kurs steuert.

Nicht zuletzt dank vielen unentwegten, einsatzfreudigen Mitgliedern, ohne die ein Verein nicht funktionieren würde.

Ihnen danke ich an dieser Stelle wieder einmal ganz herzlich!

Herzlicher Dank gebührt auch Fritz Bhend. Während sieben Jahren hat er es

als Cheffluglehrer verstanden, die Belange der Schulung und Ausbildung in eine neue Richtung zu führen, und im Vor-

stand unermüdlich für die Sicherung der SG-Zukunft zu kämpfen. Danke Fritz!

Anlässlich der HV übergibt er nun das Zepter einem jungen Fluglehrer. Ich empfehle euch schon jetzt, unserem Fluglehrer Roland Bieri das Vertrauen anlässlich der HV 97 auszusprechen!



Für das Vereinsjahr und die Saison 1998 wünsche ich der SG Bern viel Glück. Natürlich besonders mit dem Wetter!

Euer Präsi: Peter Dürig

Jahresberichte 1997

Bericht des Präsidenten

Das Vereinsjahr der Segelfluggruppe Bern darf grosso modo als erfolgreich bezeichnet werden. Warum das?

Wie im Bericht des Kassiers nachzulesen ist, durften wir mit einem erfreulichen Finanzergebnis abschliessen. Auch wenn das Wetter nur ab und zu flugtechnisch auswertbar war, hat die Solidarität und die Fluglust innerhalb der Gruppe sehr



gut funktioniert, und die Schleppzahlen erreichten sogar den Vorjahresstand. Der Entscheid, die EYN zu verkaufen, hat sich in Bezug auf die Auslastung der verbleibenden Schleppflugzeuge sowie auf das finanzielle Jahresergebnis positiv ausgewirkt.

Wir dürfen auch auf ein erfolgreiches Schülerjahr zurückblicken. Die Schulung mit den ASK-21 hat sich bestens bewährt, und die Fluglehrer und Schüler haben die Umstellung bravourös gemeistert.

Anlässe

Die verschiedenen Anlässe, welche von der SG organisiert wurden, erfreuten sich einer regen Teilnahme. Fast imm2er war die Villa Thermik ausgebucht, und in Saanen nahmen sogar

über 170 Personen am 50-Jahr-Jubiläum teil!

Die traditionellen Windentage erfreuten nicht nur SG-Mitglieder. Wir durften auch vielen Kindern und Jugendlichen, sowie weiteren Passagieren, ein bes

deres Erlebnis bieten, nicht zuletzt dank der guten Zusammenarbeit mit unseren Freunden aus Basel!

Vorstandsarbeit

Im Vorstand wurde wiederum mit grossem Einsatz von persönlichen Ressourcen gearbeitet. Das Arbeitspensum, welches „so nebenbei“ in verschiedenen Ressorts geleistet wurde ist enorm, und die SG darf stolz sein, auf eine solch gut funktionierende Crew zählen zu können.

Ich möchte an dieser Stelle nicht versäumen, allen Beteiligten Vorstandsmitgliedern und allen Mitgliedern in den Arbeitsgruppen für die sorgfältige Arbeit ganz herzlich zu danken.

Ein besonderer Dank geht an Stefan Honnegger (auch wenn es ihm eher peinlich ist). Er hat es verstanden, mit seiner hervorragenden Fachkenntnis die EDV-Abläufe in eine Finanzstruktur zu bringen, welche es erlaubt schnell und effektiv zu arbeiten.

Dadurch war es jederzeit möglich, die

finanzielle Situation der SG zu überblicken.

Leistungen

Die Gruppenleistung im Nationalen Segelflugwettbewerb vom Vorjahr konnten wir zwar nicht wiederholen, aber es gab Einzelleistungen, welche sich sehen lassen dürfen, und zwar von Peter Ryser, Fritz Krebs und Roland Bieri. Herzliche Gratulation!

Dies gilt auch für die andern hier nicht erwähnten Piloten, welche im Nationalen „schöne“ Strecken geflogen sind.

Ausblick

Folgende Arbeiten stehen an:

- Anpassung und Umsetzung verschiedener Weisungen (Testatregelment, Gästebetrieb)
- Umbau des Rotax-Falken zum Schleppfalken und die Integration in den Schleppbetrieb
- Umsetzung einer besseren Geländebe-
schaffung
- Studium Flottenergänzung/Flottenpark
- Förderung der Schulung / Umsetzung der Schülerwerbung
- Durchführung RAL 98 und Junioren SM

Anlässlich der HV werde ich weitere ergänzende Angaben machen.

Peter Dürig

Sekretariat / Buchhaltung

Business as usual

So könnte man wohl am ehesten die Tätigkeit im Bereich des Sekretariats bezeichnen.

1997 haben wir wieder einige Versendungen (3'120 Briefe, resp. 13'398 Blatt Papier) und Rechnungen (über 750) gedruckt und verpackt.



Dank den Helfern im Hintergrund, speziell Daniel und einige unserer Mitarbeiter entlasten mich immer wieder, konnten wir die Versände stets termingerecht und in kurzer Frist erledigen.

Die Zusammenarbeit mit Klaus Gasser und vor allem Hansruedi Schmid klappt hervorragend.

Special business

Sekretariatsarbeit kann ein weiter Begriff sein, dies zeigte sich im Frühling, als wir in kurzer Zeit und zu möglichst günstigen Konditionen einen Benzintank beschaffen wollten.

Die Telefonapparate liefen heiss, und alle Beteiligten versuchten die notwendigen Infos bereitzustellen. In der Hektik gleisten wir ein paar Doppelspurigkeiten auf, um die Sache zu würzen.

Folge war, dass einige Ämter und Personen innerhalb Minuten von verschiedenen SG-Stellen die gleichen Fragen gestellt erhielten. Jä nu, kann halt passieren.

Im Sommer, beim Verkauf des Robin, versuchten wir nach harten Verhandlungen mit dem Käufer die Währungsumrechnung möglichst zu unseren Gunsten ausfallen zu lassen, und das Bare legten wir zinsbringend an. Es wurden Checks und Rechnungen hin- und her verschoben, man kam sich vor wie auf der Grossbank. Bald einmal brauchen wir ein neues Startlisten-Erfassungsprogramm, denn für unser altes gibt es leider nicht weiter Support, und es enthält immer noch einige „bugs“, die Hansruedi gekonnt austrickst. Fühlt sich jemand angesprochen, dann melde er sich bitte!



Für die neue Saison wünsche ich uns allen gutes Flugwetter und konstruktive Kritik, denn besser kann man es immer machen.

Stefan Honegger

Flugbetrieb 1997

Leistungsflug

Während der Hauptsaison verhinderte die ungünstige Witterung viele mögliche Streckenflüge. Die magere Beteiligung unserer Piloten am NSFW war sicher auch eine Folge davon. Als Kompensation konnten einige Gruppenmitglieder in Auslandslagern zahlreiche gewünschte Flugstunden nachholen.

Trotz weitgehend fehlendem Superwetter sind die Gesamtflugstunden nur unwesentlich geringer als im Vorjahr. Der Verkauf einer Schleppmaschine hat sich, wohl auch meteomässig bedingt, nur geringfügig negativ ausgewirkt.

Die rezessive Wirtschaft hinterlässt jedoch auch in unserer Gruppe ihre Spuren. Eine weiter steigende Tendenz dass immer weniger Segelflieger einen ganzen oder halben Tag für die Teilnahme am Segelflugbetrieb zur Verfügung haben. Dies scheint eine plausible Erklärung für die konstant steigende Auslastung des Motorseglers HB-2280 zu sein.

Der Unfall in Saanen hat uns alle schockiert und wir vermissen Hans Bachmann. Ein ganz kleiner Trost bleibt, dass Hans keine fliegerische Nachlässigkeit begangen hat, sondern, dass sein Schicksal ihn erreicht hat.

Weiterbildung

Die jeweils gut besuchten Weiterbildungskurse tragen weiterhin beachtliche Früchte. Erfreulich ist, dass sich immer mehr Gruppenmitglieder problemlos mit Auslandsflügen zurecht finden und so ihren fliegerischen und kameradschaftlichen Horizont erweitern können.

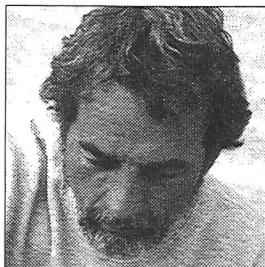
Schulung

Die Umstellung der Schulung auf die ASK21 bringt erwartungsgemäss für

Passagierflüge einige Engpässe. Im weiteren dürfen wir stolz sein, dass sieben Schüler das Segelfluggbrevet erworben. Herzliche Gratulation!

Andere Segelflugschulen kämpfen um Nachwuchspiloten während unsere SG für die neue Saison wieder mit ca. zehn Schülern rechnen darf.

Die Schüler sind von der K21 begeistert. Die anfänglichen Bedenken einiger Mitglieder haben sich zum Glück nicht bestätigt.



Herzlicher Dank allen Helfern!
Fritz Bhend, Cheffluglehrer

Infrastruktur

Durch den segelfliegerischen „Winterschlaf“ scheint mir die letzte Saison schon wieder in weite Ferne gerückt.

In guter Erinnerung bleiben mir trotzdem die vielen Vorstandssitzungen mit stets reichlich befrachteten Traktanten, die wir dank guter Stimmung, Verständnis und Ausdauer meistens vor Mitternacht erledigen konnten!

Der Ausbau der Villa Thermik schritt dank unermüdlichen Einsatz unserer „Bauspezialisten“ weiterhin voran, so dass der baldigen Fertigstellung nichts mehr im Wege steht.

Im weiteren habe ich ein Baugesuch für einen befestigten Startstreifen eingereicht, um das Startprozedere, vor allem bei „weichem“ Boden, zu verbes-

sern. Leider kann das Gesuch erst behandelt werden, wenn der neue Flugplatznutzungsplan rechtskräftig ist.

Eine neue Errungenschaft war zweifellos unser neues „Benzin-Kabäuschen“, was sich sicher positiv auf unsere Sparbemühungen auswirken wird.

Die Zusammenarbeit und Koordination mit unseren Ballon-Freunden, die ja ihre Schweizer-Meisterschaften als Gäste auf „unserem“ Terrain ausge tragen haben, bleibt guter Erinnerung.

Ein weiterer „Höhepunkt“ war natürlich unser traditioneller Bautag, der ja erstmals an zwei Tagen abgehalten wurde, so dass nun wirklich jedermann/-frau Gelegenheit hatte, an diesem Happening teilzunehmen.

Ich war absolut überwältigt, denn eine so grosse Beteiligung hätte ich mir nie träumen lassen, deshalb sei hier nochmals allen herzlich für Ihren Einsatz gedankt!

Schon hatte ich mit einer herbstlichen Verschnaudpause gerechnet, aber leider beauftragte mich der Herr Präsident mit einer weiteren Aufgabe: Die Pergola schien ihm zu düster und zu klein, also musste das Ding (zuweilen provisorisch) vergrössert werden...

Ich wünsche allen eine gute Saison 98 und hoffe weiterhin auf eine angenehme Kameradschaft.

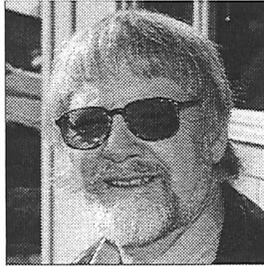
Marc Berthoud

Material

Da grosse Flüge wetterbedingt 1997 nicht zahlreich waren, reduzierte sich auch das Risiko für grössere Schäden. Eine Bitte bleibt: Meldet doch bitte alle Schäden, auch wenn diese noch so klein zu sein scheinen, mit dem entsprechenden Formular. Unser System „HIL“ hat sich übrigens bestens bewährt.

Baubetrieb

- Das Seitenruder einer DG hatte plötzlich ein Loch! Diese Reparatur wird bei Peter Ekel ausgeführt, ebenso die eines Doppelrisses in einer Tragfläche.
- Der B4 1125 war kurz bei D. Pool wegen loser Nieten am Bremsklappen-Anlenkbeschlag.
- Der Baubetrieb 97/98 stellte sich als gut organisiert heraus. Die Termine konnten eingehalten werden, und die Arbeiten wurden effizient erledigt.
- Die GFK-Oberflächen haben wir diesen Winter mit Hartwachs geschwabbelt, mit gutem Erfolg. Wir werden diese Arbeiten Mitte Saison 1998 wiederholen. Die Erfahrung zeigt, dass damit die Rissbildung in Grenzen gehalten werden kann.
- Vielen Dank an die Motor-Wartungscrew unter Leitung von Alex Husy. Hier sind Profis am Werk, und wir können kaum ermessen, was da unter zum Teil misslichen Umständen geleistet wird.



- Über den Einbau des Schlepphakens am MS 2280 werden wir separat informieren.

Neu 1998:

Es werden keine GFK-Flugzeuge mehr mit Wasser gewaschen und abgeledert, sondern neu: Einsprühen mit PROTEC

ALL und dann nach ca. 10 Min. Einwirkungszeit mit sauberem Spezialtuch trocken abreiben und polieren.

Das Mittel ist FCKW-frei, enthält einen UV-Blocker, wirkt antistatisch,

schmutz- und wasserabweisend. Wir werden anlässlich der Montage spezielle Instruktionen durchführen.

Die Saison 1998 können wir mit gut gewarteten und gepflegten Flugzeugen beginnen. Ich danke allen für ihren Einsatz und wünsche Euch einen erfolgreichen und unfallfreien Flugspass.

Willy Wittwer

Kassier I

Anfangs 1997 konnte ich einen grossen Teil der arbeitsintensiven Tätigkeiten an Stefan Honegger abtreten. Die Firma Honegger besorgt das Verbuchen der Belege, das Begleichen der Lieferantenrechnungen, das Inkasso der Flugrechnungen und das Cash-Management. Ich

konzentriere mich vor allem auf die Vorbereitung der Buchungsbelege und die Präsentation des Ergebnisses.

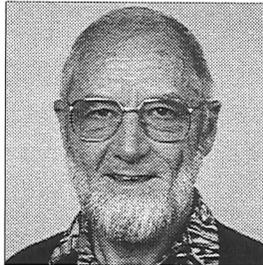
Trotz schlechtem Flugwetter stieg der Cash-Flow von minus Fr. 3'596.60 auf plus Fr. 52'429.55.

Mit dem Verkauf des Motorflugzeuges HB-EYN wurden die für dessen Revision zurückgestellten Mittel frei. Deshalb wurden 1997 keine weiteren Rückstellungen für Revisionen getätigt (Vorjahr = Fr. 32'750.-), was das Resultat 1997 entsprechend verbessert. Zum Cash-Flow von Fr. 52'429.55 kommt der Ertrag der neutralen Konti von Fr. 82'010.90 (insbesondere aus dem Buchgewinn beim Verkauf des Motorflugzeuges HB-EYN und einer Rhönlerche). Mit dem Gesamtergebnis von Fr. 134'440.45 können wir das Defizit aus dem Jahre 1996 (Fr. 18'151.40) abtragen und die notwendigen Abschreibungen durchführen.

Die Kennzahl „Cash-Flow“ zeigt, was die Segelfluggruppe erwirtschaftet hat. Dieses Geld brauchen wir einerseits für

Abschreibungen. Damit gleichen wir den Wertverlust von Anlagen und Material aus.

Andererseits können wir damit *Neuinvestitionen* tätigen, d.h. neues Flugmaterial oder Anlagen anschaffen oder veraltetes Material ersetzen.



Kassier II

Auch im vergangenen Vereinsjahr war ich für die Beschaffung der benötigten Geldmittel verantwortlich, durch Um-

wandlung sämtlicher Startlisten in Flugrechnungen.

Damit diese Aufgabe auch in Zukunft möglichst fehlerfrei bewältigt werden kann, sind alle Aktivmitglieder gebeten, die Startlisten sorgfältig und vollständig

auszufüllen oder wenigstens beim Abschreiben ihrer Flugdaten die Eintragungen auf Vollständigkeit hin zu überprüfen.

Bei der Grösse unserer Gruppe genügen Pilotennamen wie „Aschi“, „HP“ oder „Ueli“ zur einwandfreien Identifizierung nicht mehr.

Insbesondere fehlen oft in der letzten



Spalte Bemerkungen wie „Einweisung, SG-Pax, 1/2 Rechnung an..., Landeort und Rückholkilometer bei Aussenlandungen“. Sehr hilfreich wäre auch, wenn auf den Motorseglerstartlisten alle auswärtigen Landeorte angegeben würden, pro Flug eine Zeile, weil sonst unsere an die ALPAR einzureichende Monatsstatistik der Flugbewegungen zu viele Landungen/Starts im Belpmoos ausweist. Viele Rückfragen könnten so vermieden werden.

Zur Ergänzung noch einige statistische Angaben unserer Mitgliederzahlen:

Zur Ergänzung noch einige statistische Angaben unserer Mitgliederzahlen:

Passivmitglieder	82
Gönnermitglieder	26
Total aktive Piloten	118
davon mit Einzeltarif	30
davon mit SG-Pauschalen	56
davon mit privat Pauschalen	32
gelöste Schülerpauschalen	15

Zum Schluss ersuche ich alle SG-Mitglieder, die für die Flugsaison 98 eine Änderung ihres Mitgliederstatus beabsichtigen, mir dies schriftlich bis spätestens 14 Tage nach der HV, das heisst bis zum 20.03.1998, entweder per Post oder über den Startlistenbriefkasten in der Villa Thermik, kund zu tun.

Besten Dank zum voraus, viele fröhliche Stunden und schöne Flugerlebnisse während der Saison 1998.

Hans-Ruedi Schmid

Motorflug

Die Checkflüge wurden im vergangenen Jahr vollständig und termingerecht nachgewiesen, was gegenüber den Vorjahren ein erfreulicher Fortschritt ist. Inzwischen haben sich die Schlepp-Piloten an die Pistenverlängerung mit der versetzten Pistenschwelle für die Landung gewöhnt.

Der Verkauf der Schleppmaschine HB-EYN hat einen höheren als den erwarteten Preis eingebracht, und wir hoffen auf eine bessere Auslastung der beiden andern, HB-EUW und HB-KIV.

Wir warten immer noch auf die Schleppzulassung des Motorseglers.

Saanenlager

Über die ganze Zeit machte uns das schlechte Wetter zu schaffen und zwang uns zu Alternativbeschäftigungen. Trotzdem sank die Moral der Teilnehmer nicht auf den Nullpunkt.

Das spezielle Lagerfest anlässlich des 50. Jubiläums war ein grosser Erfolg und hat bei den Teilnehmern

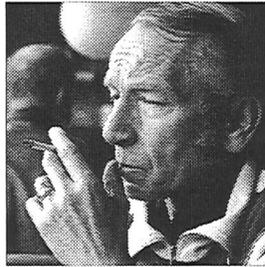
wie auch bei den Gästen grossen Anklang gefunden.

Leider passierte in der ersten Woche ein tödlicher Unfall, welcher das Jubiläumsjahr überschattete. Dabei haben wir unseren Freund und Segelflugkollegen Hans Bachmann verloren. Ich bitte alle, dem lieben Verstorbenen stillschweigend zu gedenken.

Paul Keller

PR

Das erste Jahr im Vorstand hat bei mir durchweg positive Eindrücke hinterlassen. Es herrschte eine gute Gesprächskultur, d.h. es gab meist konstruktive Voten, und die anderen Teilnehmer gingen auch darauf ein. Eine zügige Füh-

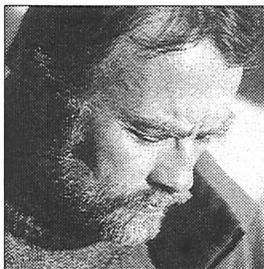


nung ersparte uns allzuoft „Mitternachts-parties“.

Mir fiel auf, wie viele Pendenzen ich nach jeder Sitzung zu erledigen habe. Das Abarbeiten der jeweiligen Liste nimmt viel Zeit in Anspruch. Entsprechend dankbar bin ich für jedes Mitglied das mit Goodwill reagiert, wenn man ihm von Amtes wegen einen Job anzunehmen versucht.

Glider News

Meine Hauptarbeit besteht nach wie vor darin, jeweils pünktlich ein aktuelles „Glider News“ herzustellen. Wie das etwa geht, habe ich in Ausgabe 4/96 dargestellt. Das damals Gesagte hat weiterhin Gültigkeit: Ohne das Interesse und das Engagement der Mitglieder gibt es keine lesenswerte „News“. Darum möchte ich mich erneut herzlich bedanken bei allen, die bisher Beiträge geliefert haben.



Als Grundsatz möchte ich folgendes Postulat (= frommer Wunsch) formulieren: Von jedem Lager, Wettbewerb, besonderem Ereignis ein Bericht, natürlich mit Fotos. Und dann gibt es ja noch viele persönliche Stories.

Grundsätzlich stehen die „News“ auch jedermann als Forum offen, in dem Meinungen und Anregungen publiziert werden können.

Die nun vorliegende Ausgabe der News kostet 30% weniger als die letzte, weil sie vollautomatisch auf einer grossen

Laserprint-Maschine gedruckt und geheftet wird. Dabei müssen Abstriche an die Bildqualität gemacht werden. Ferner bin ich nun in der Lage, auch die Bilder bei mir zu verarbeiten und sämtliche Daten auf einer ZIP-Disk der Druckerei zu liefern.

Anlässe

PR-mässig konnten zwei Anlässe umgesetzt werden: Das Saanenlager-Jubiläum mit dem grossen Sonderdruck im Lokalblatt, und die Windentage mit einem umfangreichen Artikel im „Bund“.

Im Gegensatz zu den 80er-Jahren, wo ich auch schon in PR für die SG aktiv war, ist es heute sehr viel schwieriger geworden, einen Beitrag in einer der grossen Zeitungen zu plazieren. Es braucht einen wirklich we-

sentlichen Anlass, sowie sorgfältig vorgespurte Kanäle zu den (leider oft rasch wechselnden) Redaktoren.

Ferner

Ziemlich viel Aufwand kostete das Erarbeiten des Projekts „Vision 2000“. Einige der anvisierten Punkte konnten bereits realisiert werden.

Eine aktivere Schülerwerbung zeigte gute Erfolge. Dabei ist allerdings klar: Die wirksamste Werbung erfolgt direkt bei Freunden und Bekannten. Hier sind vor allem unsere jungen Mitglieder angesprochen: Die Chance, dass Dein Passagier nach einem Schnupperflug - ev. mit einem Fluglehrer - in die Schulung ein-

steigt, ist gross. Da wir zur Zeit keine konkreten Anmeldungen für die Schulung in dieser Saison haben, wäre der Zeitpunkt für entsprechende Bemühungen ideal. Jedenfalls haben unsere jungen Fluglehrer bereits einen Anfängerkurs für das Frühjahr geplant, mit Fortsetzung während des Saanlagers (mit DG 500 Orion...!)

Ferner wurde ein Anfang in Sachen Internet-Präsenz gemacht (danke, Lorenz!). Auch in dieser Sache bin ich um Anregung und Unterstützung sehr froh.

Ich wünsche allen mindestens 100 Flugstunden (Basis 4000, Vario 5) für 1998!

Christoph Hammerschlag

Flughungrigen und Trainingsbewussten Motor- und Schleppiloten der SG Bern steht der

Husky ab 1. März

wieder zur Verfügung .

10

Kommissäre 1998

Dürig Peter

Kopp Karl

Vögeli Rudolf

Hirzel Andreas (Chef)

Bieri Roland

Inäbnit Eduard

Böhlen Peter

Fischer Max

Guggisberg Gottfried

Keller Paul

Nietlispach Hans

Bhend Fritz

Affolter Erich

Wittwer Willi

Zeichnungsberechtigt mit amtlichem Stempel sind auch: Flugplatzchefs und Segelfluginspektoren des BAZL

An die Junioren

Anlässlich der Ehrungen an der Segelflugkonferenz in Genf letzten Herbst kam ein Junior zur Ehre des ersten Platzes, der im Nationalen Wettbewerb ganze 119 Punkte (aus max. drei Flügen) vorzuweisen hatte.

erhielt vor versammelter Menge die Goldmedaille des Segelflugverbandes, sowie den Wanderpreis und einen Förderpreis der Vereinigung der Segelflugveteranen im Betrag von Fr. 1000.- Wäre er ein Berner gewesen, wäre ihm ferner viel Applaus und die Verleihung des Junior-Bären sicher gewesen.

Nun gibt es bei uns genügend Junioren, welche ohne weiteres in der Lage gewesen wären, diese Leistung zu überbieten, wenn sie nur den einen oder anderen Flug angemeldet hätten.

Dass dies nicht getan wurde, ist vor allem bei denjenigen Junioren betrüblich, welche von der SG in grosszügiger Weise gefördert wurden, indem ihnen z.B.

Teilnahme an der Junioren-SM oder an Breitenförderungskursen ermöglicht worden ist.

Es ist sicher verständlich, wenn der Vorstand in Zukunft bei der Bewilligung von Gesuchen von Junioren etwas kritischer vorgehen wird.

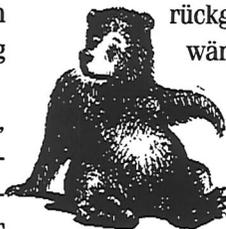
Hausaufgabe: Rechne aus, mit welchen (1-3) Testatflügen die 119 Punkte zu überbieten gewesen wären.

Förderungspreis für Segelflug-Junioren/Juniorinnen

Reglement (Auszug)

Die Vereinigung der Segelflugveteranen des AeCS richtet jährlich 3 Förderungspreise aus.

Anspruchsberechtigt sind Piloten/Pilotinnen, welche zum Zeitpunkt des reglementarischen Abschlussdatums des NSFW das 25. Altersjahr noch nicht zu-



rückgelegt haben. Die Anwärter haben im Bewer-

tungsjahr, das identisch ist mit der Dauer des NSFW, mit einem Segelflugzeug der Gruppen-

Standard- oder der 15m-Klasse am

- Nationalen Segelflugwettbewerb (NSFW) obligatorisch und an einem
- Regionalen Ausscheidungslager (RAL) und/oder an der
- Segelflug-Junioren Schweizermeisterschaft (JSM),

mindestens aber an 2 der vorgenannten 3 Wettbewerbe teilzunehmen.

Für den ersten Rang sind Fr. 1250.-, für den zweiten Fr. 1000.- und für den dritten Fr. 750.- ausgesetzt.

Zudem erhält jeder Preisberechtigte einen persönlichen Erinnerungsteller, der Erstplatzierte überdies den Wanderpreis der Veteranen.

Umfrage betreffend Flugzeugbeschaffung

Zusammenfassung der Antworten

55 Mitglieder beantworteten die Fragen folgendermassen:

13 wünschen keine Neuanschaffung

10 möchten eine ASK 21

20 einen 2. Duo

23 eine DG 500 MB

9 Piloten möchten auch andere Typen anschauen, genannt wurden DG 505 Orion, Janus oder Janus CM Occasion, Nimbus 4DM, Super Dimona (zusätzl.



Schleppmöglichkeit, Haltergemeinschaft), Ximango (billiger Motorsegler), diverse Einsitzer

23 mal wurde dafür plädiert, eine Neuanschaffung aus der SG-Kasse zu bezahlen.

Angebote für Darlehen liegen im Bereich 20 (...) bis 25000 Franken, zum Teil abhängig vom zu beschaffenden Flugzeugtyp.

Unter Bemerkungen und Anregungen wurden folgende Gedanken aufgelistet:

Allgemein

- Unbedingt Gedanken machen über das „wie weiter“ im Bereich K8 / B4-Ersatz
- Gedanken zur Kreditfinanzierung:
- überwälzen der Kosten in die Zukunft
- Kosten sind in den jährlichen Betriebskosten nicht enthalten

- Verzinsung und Amortisation unklar
- Vergleiche mit anderen Gruppen (AFG, Lägern von R. Rychener; nur zum Teil mit der SG Bern vergleichbar, die AFG hat z.B. keine Schleppflzeuge).

ASK21

Engpass auf ASK 21 sollte behoben werden (3. Flugzeug, ev DG 505 Orion anschauen).

Duo

- Kontinuität im Flugzeugpark, Reserve, falls ein Duo ausfällt. 2. Anhänger fakultativ.
- Finanzierung der Betriebskosten nur über Duopauschalenzuschlag wird zu teuer (bei 50 Duopiloten ca Fr. 320.— pro Flugzeug)

DG 500 MB

- Horizonterweiterung, Unabhängigkeit
- Gruppentauglichkeit wird angezweifelt (namentlich von R. Bieri, B. Wittwer, A. Husy, R. Rychener). Handling für wenigfliegende Durchschnittspiloten zu heikel, daher kein Flugzeug für alle (es haben sich 8 Piloten für die DG 500 MB ausgesprochen, die 1997 weniger als 20 Std geflogen sind!). Die oben genannten Skeptiker (und andere) fordern re-

strikte Umschulungs- und Betriebsbedingungen (jährliches Mindesttraining auf DG 500 MB).

- Diverse DG 500-Befürworter schränken ein, dass es keine privilegierte Gruppe geben sollte, z.B. jene, die gesponsert haben oder wenige Auserwählte, die fliegen dürfen.

- Finanzierung nicht gelöst (siehe zuesagte Darlehen!)

- Einigen Mitgliedern ist die finanzielle Lage der SG unklar bzw. suspekt (Aussagen aus dem Vorstand von „wir haben das Geld“ bis „so wie 1996 können wir nicht weiterwirtschaften“). Ein Entscheid für oder gegen eine Neubeschaffung würde von einem klareren Bild der finanziellen Lage abhängen.

- Hangarierung für unabhängigen Betrieb von DG 500, Falke und Robin/Husky ist nicht gelöst.

Risiko von Manövrierschäden mit nur einem Piloten und ev. einem Passagier.

- Vorgeschlagen wurde auch Haltergemeinschaft; mit Stationierungsrecht bei der SG und Mitbenutzungsrecht durch

die SG.

Mein persönlicher Kommentar:

Ich spüre aus den Antworten, dass eine finanzielle Mehrbelastung mehrheitlich nicht gewünscht wird. Unsere Tarife sind an der oberen Grenze.

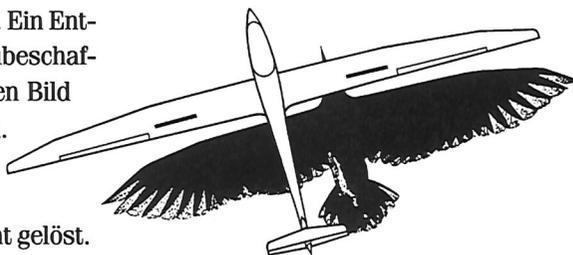
Durch eine Neubeschaffung im Stil DG 500 MB (oder auch Duo..) besteht ein erhebliches Risiko, dass die Tarife erhöht werden müssten. Das Hauptproblem sind nicht die Beschaffungskosten,

sondern die Finanzierung der jährlichen Betriebskosten (wie folgende Beispiele zeigen):

1. Beispiel: Kosten pro Jahr (ohne allfällige Verzinsung) Fr. 22'000.— Das ergibt bei 250 Std./Jahr 88.— Fr./Std.

2. Beispiel: Ausgehend vom Modell SG Solothurn (1000.- Fr.-Pauschale mit 25 Std. inkl.). Erforderlich sind 22 Pauschalen, diese Piloten würden ein Anrecht auf 22 mal 25 Std = 550 Jahresstunden beanspruchen. Andere möchten vielleicht auch noch...

Nach einer Saison würden die „nicht auf



ihre Rechnung gekommenen“ diese 1000 Fr. sparen, und der Vogel ginge immer mehr zulasten der Allgemeinheit.

Das fliegerische Handling eines solchen Motorseglers kann meiner Meinung nach so anspruchsvoll sein, dass er als Gruppenflugzeug nicht geeignet ist.

Auch das Handling am Boden (Hangarierung, zusammen mit Falke, Robin...) ist nicht gelöst.

Aus diesen Gründen käme für mich nur die Variante Haltergemeinschaft (mit Stationierung bei der SG) in Frage.

Für weitere Auskünfte: Roland Bieri, 031/961 83 19; krbieri@swissonline.ch

Im Breitenförderungskurs

Im Folgenden möchte ich kurz über den Breitenförderungskurs in Amlikon berichten. Dieser wurde von Denis Rosier organisiert und von Claude Musy und Kurt Herzog hervorragend geleitet. Die Kurse des Schweizerischen Segelflugverbandes bestehen aus drei Blöcken zu zwei Wochen mit den Themen Alpensegelflug, Streckenflug und Wettbewerbsflug. Mit zehn Teilnehmern und sechs Instruktoren herrschen familiäre Verhältnisse.



Ausgangshöhe von 1400 m und zische dann Richtung Seerücken los über den Untersee nach Konstanz und Singen. Bis Freudenstadt läuft's gar nicht übel. Die Navigation in diesem für mich absolut neuen Gebiet verlangt viel Konzentration. Beim ersten Wendepunkt wird nochmals Höhe getankt und Richtung Osten abgeflogen.

Zwischen Schwarzwald und vor der schwäbischen Alb dann der Einbruch. Mit wenig Höhenreserve suche ich über Balingen nach brauchbarem Aufwind. Schlussendlich habe ich soviel Höhe verbraten, dass mir nur noch die Chance bleibt, entlang der Kante der schwäbischen Alb etwas zu finden.

Nach einer guten halben Stunde pickeln und fluchen und hoffen und schwitzen gebe ich auf und setze den Discus H. 3022 in eine gemähte Wiese.

Werde Aussenlandekönig (so steht's wenigstens im Streckenflug-Buch vom Reichmann) denke ich und bin durch den Anblick der schönen Cumuli anständig bestraft.

Aber so gottsjämmerlich kann doch dieser Flug nicht enden! Zum Trost laden mich in Frommern die „Nachbarn“ zu einer ausgiebigen Vesper mit reichlich Bier ein. Zusehends beruhige ich mich

und grinse über die nach der Landung ausgestossenen Verwünschungen - hoffentlich hat niemand zugehört.

Bei der Besprechung am nächsten Morgen erfahre ich, dass man nicht lange vor der Alb herumblätleren sollte (ich sei übrigens nicht der erste Abgesoffene bei diesem Übergang), sondern die beste Thermik über der Alb zu finden

sei. Auch mit geringer Höhe sei das Wegkommen meistens kein Problem. An diesem Tag wurden aus Deutschland Streckenflüge bis zu 700 km gemeldet. Dienstag, 10. Juni - bei ähnlicher Wetterlage wird beschlossen, als Aufgabe das Schlössli zu fotografieren.

Was aus der Luft so harmlos aussieht, ist nichts anderes als die mächtige Burg der Hohenzollern. Mit Kurt Herzog und seiner ASH 25 starten wir. Die grosse Biegung der Flügel beim Start ist bereits sehr eindrücklich. Mit Wölbklappen und nicht zu knappem Seitenrudereinsatz steigen wir sehr gut über der Cartonagefabrik Model in Weinfeldern (zu dieser Zeit wahrscheinlich der einzige Schlauch in der Ostschweiz).

Nach dem Abflug zeigt mir Kurt unterwegs die zahlreichen Flugfelder, welche eine problemlose Landung und meistens auch einen Schlepp ermöglichen. Ohne ortskundige „Führung“ oder GPS sind diese Plätze jedoch recht schwierig zu entdecken. Für die Navigation nach Karte fehlen oft markante Punkte.

Wir umfliegen das Sperrgebiet Münsingen (darin stehen natürlich die schön-

sten Cumuli weit und breit), schauen mein Aussenlandefeld noch einmal aus der Höhe an und schnappen uns das „Schlössli“.

Weiter fliegen wir nach Freudenstadt und entschliessen uns, nach einem östlichen Abstecher mehr Richtung Süden in den Schwarzwald zu fliegen. Die richtige Lageeinschätzung bringt uns beim Titisee den Schlauch des Tages. Wir steigen auf sagenhafte 3'001 mM !

Dann gehts mit 220 km/h los Richtung Amlikon. Elegant umfliegen wir die TMA Zürich, deren tiefe Untergrenze einen direkten Approach verunmöglicht. Herrlich - fast kein Luftgeräusch - und wie die ASH 25 selbst bei hoher Geschwindigkeit stabil auf Kurs bleibt - einfach toll, mit diesem Superschiff reisen zu können!

Am Mittwoch siehts wettermässig bereits nicht mehr so gut aus. Wer will, kann ein intensives Windentraining durchziehen. Durch den Einsatz der Winde ist die Schulung bei der Segelfluggruppe Cumulus finanziell sehr attraktiv - besonders für Junge.

Donnerstag: Die Strecke Amlikon - Ricken - Hausen am Albis - Amlikon wird ausgeschrieben. Diese Aufgabe kann jedoch nur teilweise erfüllt werden. Die zunehmend schlechteren Wetterverhältnisse werden uns bis ans Kursende begleiten. Dank des toll angelegten Flugplatzes (mit Swimmingpool neben der Piste) ist man auch am Wochenende in Amlikon gut aufgehoben. Als Kursteilnehmer können wir ohne Probleme

am Sonntag im Klubbetrieb mitfliegen. Am Montag der zweiten Woche gibt's eine Ziellandekonkurrenz. Nach der am Platz unüblichen Rechtsvolte wird die ASK-21 dann in der Base knapp über den Wald geflogen.

Die Birke, welche im Downwind ihre Äste vorwützig nach den 21-Flügeln ausstreckt, würde vermutlich eine weitere

In diesem Kurs konnte ich in manchen Bereichen enorm viel profitieren. Deshalb möchte ich allen beteiligten Instruktoren, der Kursleitung und den beiden Windenfahrern (kein einziger Seilriss, dafür jedesmal super Beschleunigung!) sowie den teilnehmenden Piloten bestens danken!

Herzlichen Dank auch den Honeggers

16



ZLK unseres Kurses nicht mehr erleben...(ein Holzfällertrupp liess sich jedenfalls ohne Mühe rekrutieren).

Am nächsten Tag geht es darum, in der Nähe des Flugplatzes innerhalb einer Stunde den grössten Höhengewinn zu verzeichnen. Wer dann immer noch oben ist, kann als zusätzliches und erschwerendes Element die herannahende Regenfront umfliegen.

Bei tiefer Basis, aber labiler Schichtung fliegen wir am Mittwoch vorallem in der Ostschweiz.

für die grosszügige Unterstützung.

P.S. Die herrlichen Fische vom Grill gibt's nur 'Chez Max' und sind eine Reise nach Amlikon wert !

Lorenz Egli

Die Geschichte mit dem ELT*

Es war einmal ein gemütlicher Sonntagmorgen Anfangs Januar. Das Bett behaglich, weiteres Verweilen durchaus angezeigt.

Der Idylle ein jähes Ende setzend, klingelte das Telefon: Ein netter Herr mit hörbarer Beunruhigung in der Stimme. Von der Alpar, Ramp. Bei unserem Hangar lärmte etwas ungeheuer. Man höre es bis zu ihnen herüber. Es töne so: (Er machte ein krächzendes Quietschen. Es war ja Sonntag früh). Und sie hätten keine Ahnung was das sein könnte, aber sie wären sehr sehr froh wenn ich doch gleich kommen könnte. Ich konnte.

Vor unserem Hangar tönte es tatsächlich wild, aber eindeutig: Der ELT-Monitor, der kleine Trichterlautsprecher über dem Eingang zur Werkstatt, tat seine Pflicht.

Als erstes stellte ich den Schreihals ab. Dazu muss man den Empfänger zuhinterst im Estrich ausschalten.

Dann begann die Suche nach der Quelle des Alarms. Dazu schlich ich mit einer Handfunke überall im Hangar herum. Das Signal war mal hier geortet, dann dort, aber immer war es eine falsche Spur. Im Bückler, in den Segelflugzeugen, zuletzt in allen Anhängern schauten wir nach. Nichts.

Endlich kam mir die Idee, auch vor dem Hangar draussen zu suchen. Natürlich, da stand Godis Anhänger. Typisch! Hat

der doch sein ELT laufen lassen. Brummel.

Doch dann war es doch anderswo, nämlich in einem nicht genannt sein wollenden SG-Anhänger. Aha.

Also alles auspacken. Und dann der grosse Moment: An seinem Platz steckte das ELT, eingeschaltet und mit völlig eingezogener Antenne.

Das gab mir dann doch allerhand zu denken. Das Gerät hatte offensichtlich die ganze Saison ohne Antenne verbracht. Eine peinliche, und eine gefährliche Geschichte.

Ebenso peinlich: An der Demontage waren alle Göttis ausdrücklich instruiert worden, an ihren Flugzeugen das

*ELT bedeutet Emergency Locator Transmitter. Das ist ein kleiner Notsender, der sich bei einem Aufprall automatisch einschaltet und auf der internationalen Notfrequenz (121.5 Mhz) ein charakteristisches Signal ausstrahlt. Die Notfrequenz wird abgehört von Flugverkehrsleitstellen (TWR), allen Verkehrsflugzeugen und von mehreren Satelliten. Jedes aufgenommene Signal wird mit allen Mitteln verfolgt. Im Ernstfall lebensrettend, ansonsten mit erheblichen Kostenfolgen für den Verursacher des Fehlalarms.

ELT von ARM auf OFF zu stellen. Was offensichtlich eine glatte Überforderung dargestellt hat.

Das Gerät muss dann wochenlang irgendwie funktioniert haben, ohne dass das Signal gehört wurde, bis es zuletzt doch noch durchdrang, wenigstens die paar Meter bis zur Antenne des Monitor-Empfängers. Technisch gesehen ein Rätsel.

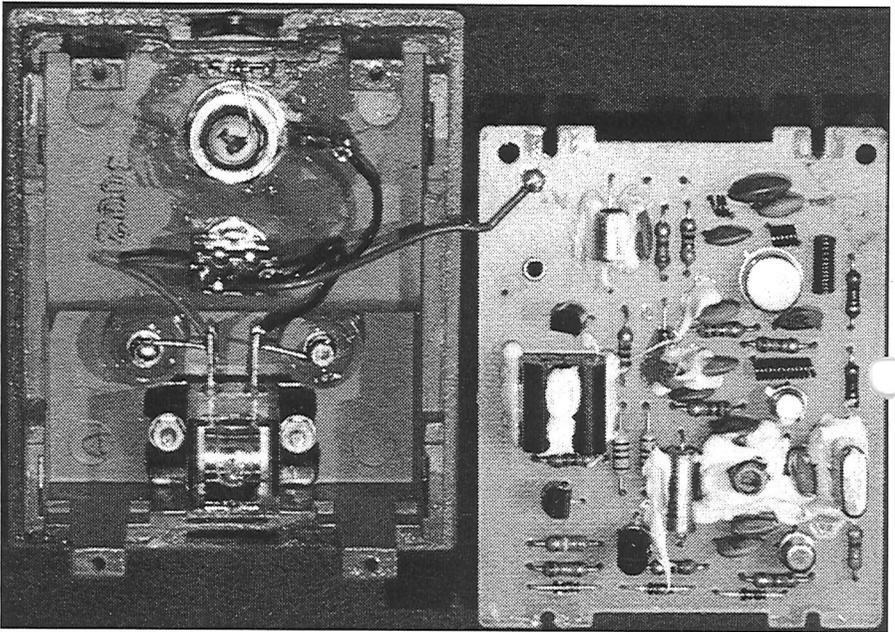
Menschlich gesehen folgendes: Verantwortlich für die unsägliche Geschichte sind nicht irgendwelche „dummi Cheibe“ oder unterbelichtete Gesellen, sondern ganz durchschnittliche Piloten.

Was bedeutet, dass solche oder noch fatalere Fehler immer erwartet werden müssen. Daraus möge der geeignete Leser schliessen:

1. Ich bemühe mich in Sicherheitsfragen immer um höchste Gewissenhaftigkeit.
2. Ich kontrolliere alle sicherheitsrelevanten Teile des benützten Flugzeugs vor jedem Flug. Grundsatz: Alles in möglichst. (Es gibt eine Unzahl der haarsträubendsten Geschichten zu diesem Thema. Wer möchte an dieser Stelle auch eine erzählen?)

Christoph Hammerschlag

18



Das Innenleben eines ELT's von Narco. Nebst einer Kiste voll Batterien hat es eine kleine Printplatte, die selbst für einen Mittelwellen-Transistorradio von 1960 noch spartanisch wirken würde. Links unten der G-switch, der bei einem Stoss auslöst, darüber der Antennenstecker.

In Zürich Airport

Was soll dieser Titel in einer Segelfliegerpostille? Der letzte Motorlose strandete doch dort vor Jahrzehnten...

Nun, im Winter ist es hierzulande nicht sehr ergiebig für Segelflieger. Warum

sich nicht einmal als Captain eines Airliners fühlen (möchtegern und so). Mit diesen Überlegungen konnte ich unseren Präsidenten bereits vor einem Jahr zu einem Flug nach Genf überreden. Weil nämlich er dort die allerbeste Adresse in Sachen Beiz kennt: das Pirate.

Der Mensch strebt stets nach Höherem, und so richtete ich mein Kapitänsauge nach Zürich. Wiederum liess sich der Präsident überreden, was erstens seinen grenzenlosen Mut und zweitens sein beträchtliches Vertrauen in meine Fähigkeiten dokumentiert. Als Ziel wurde das Hilton erkoren.

Im AIP fand ich etliche Seiten zum Thema. Hm...

Papa Haueter (er war ja auch schon 500 Mal in Zürich) gab mir weitere nützliche Tips. Besonders die Anflug- und Abflugkarten studierte ich ausführlich. Alles präsentierte sich klar und einleuchtend: Hier der Meldepunkt Bremgarten, dann Gasometer und Katzensee (alles schon mal gehört beim Voice-Unterricht vor Dutzenden von Jahren). Das

gelb gefärbte Gebiet: Kloten. Da eine schöne Schleife drumherum, und schwups ist man im Final für die 28. Kein Problem. Noch die Flugzeit ausrechnen und den Slot (ein genau festgelegtes Zeit-

fenster, in welchem man einfliegen darf) bestellen. Ich erwischte auf Anhieb die richtige der verschiedenen Nummern aus dem AIP, und der nette Herr gab mir ohne zu Murren eine Zeit kurz vor Mittag („so, das war der letzte, jetzt könnte nicht einmal mehr ein Jumbo von der Swissair rein“).



Die Aufgabe des Flugplans mit dem neuen AMIE-Computer erfolgte problemlos. Dann wurden noch die acht (!) für diesen Flug benötigten Frequenzen im Funkgerät programmiert.

Das Wetter: Eine typische winterliche Hochdrucklage, das heisst in der Nacht Nebelbildung mit Auflösung im Tagesgang.

Als wir in Bern (allein auf weiter Flur) starteten, herrschte eitel Sonnenschein. Doch bald sahen wir, dass das ganze Mittelland unter einer ziemlich lückenlosen Nebeldecke lag, aus dem die Höhen des Jura und des Emmentals ragten, in der Ferne die Alpen. Alles sehr schön, aber etwas exotisch.

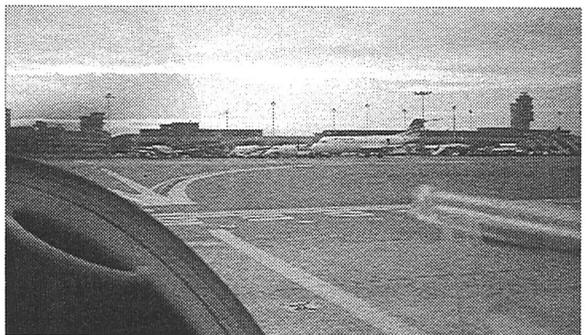
Das Zürich ATIS meldete drei Kilome-



20

ter Sicht... nicht gerade überzeugend. Aber in einer halben Stunde kann sich ja manches ändern, und kurz vor der Meldung in Bremgarten wurden dann fünf Kilometer gemeldet. Das GPS leistete freundliche Unterstützung, und siehe da, im dichten Dunst konnten wir den Meldepunkt kurz vor dem Überflug identifizieren. So ging es weiter via Gasometer (danke, GPS) und Katzensee. „Next report on lefthand downwind for runway 28.“ Aha. Auf der Anflugkarte leuchtete deutlich das gelb markierte Kloten. Draussen erkannten wir aber nur ein riesiges, uniformes Siedlungsgebiet. Von den diversen Startbahnen war nur gerade eine schwach zu erkennen. Und der Film lief. Im leichten Sinkflug waren wir immerhin um die 200 km/h schnell. War das vor uns eine Autobahn? Oder sonst eine

wichtige Strasse? Dort, die Kamine, waren die vielleicht auf der Karte eingezeichnet? Der Captain und der Präsident runzelten die Stirn. Zum Glück war unser Transponder aktiv. So konnte uns die Frau Kontroller bequem auf ihrem Radarschirm verfolgen. Meine nächste Meldung quittierte sie trocken mit „are you shure?“ Nein, nicht so direkt. Aber dann war alles klar, die 28 tauchte auf. Ein gewaltiges Areal, dieser Flughafen, nur bei guter Sicht sind alle Pisten aus dieser Höhe erkennbar. Nun lag sie riesig vor uns, die Lande-



bahn 28, zwei Licherketten, die sich weit in den Dunst erstreckten. Links auf dem Rollweg zwei Airliners. „Line up behind landing speedbird“, bekam der vordere Bescheid. Der Speedbird wa-

wir hinter mehreren dicken Brummern. Von unten konnten wir ihnen von hinten in ihre schwarzen Löcher schauen, und der Luftzug, der diesen entströmte, hätte uns schon im Leerlauf locker



21

ren wir, und bestimmt grinsten die Leute im Turm, wie wir da im Final mit tief gesenkter Nase immer noch mit 200 da ankamen. Aber ein endloser Final mit 90 hätte ihnen bestimmt gestunken. Die 2500 Meter lange Bahn brauchten wir dann trotzdem nicht ganz. Auf dem ersten Taxiway verliessen wir sie. Wieder eine neue Frequenz: Zürich Apron. „Proceed via taxiway Y and Outer to parking 1.“ Zum Glück hatte ich auch diese Phase gut vorbereitet, denn die Anordnung der Rollwege ist noch unübersichtlicher als die Situation in der Luft. In respektvollem Abstand rollten

umkehren können, wenn wir zu nahe gewesen wären!

Noch zu vermelden wäre, dass das Buffet im nahen Hilton ein Hit war, durchaus die kleine Reise wert. Und dass die Landetaxen in Zürich wesentlich tiefer angesetzt sind als in Bern. Trotzdem würde ich dort nicht gerade ein Landetraining empfehlen, und für jeden, der die Sache nicht kennt, für das erste Mal mindestens 8 Km Sicht.

Übrigens: Beim Finden des Wegs zum Hilton bin ich anderen Mächtegern-Captains gerne behilflich.

Capt. Christoph Hammerschlag

Impressum 1/98

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

Erscheinungsdaten: Erster März, Juni, September und Dezember
Beiträge bitte so früh wie möglich, spätestens 2 Wochen vor Erscheinen!

Redaktion: Christoph Hammerschlag, Rubigenstr. 16, 3123 Belp

Tel. 031 819 35 58, hammerschlag@swissonline.ch

Inserate: Michael Jäggi, Tel. 031 351 16 32

Nous nous réjouissons de vous annoncer la naissance de

Lucile

Muriel

Vanessa

Haueter - Kempf

65 Rue Principale

F - 68520 Burnhaupt - le Haut

22.1.1998

22

Wir freuen uns, Euch die Ankunft von

Dario

Massimo

Robbiani

bekanntzugeben.

Blüemlisalpweg 8

3123 Belp

10.2.1998



7 61196 01037

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

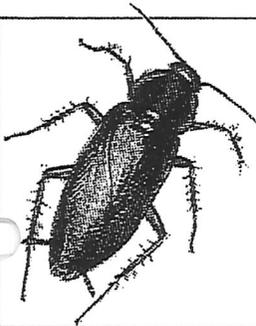
Generalagentur Christoph Schmutz
Bahnhofplatz, 3123 Belp
Telefon 031 818 44 44

Schweizerische Mobiliar
Versicherungsgesellschaft
macht Menschen sicher

**Internationale Geldtransporte - auch
grosse Beträge
Nietlispach Eversafe**



23



Ungezieferbekämpfung

diskret und umweltfreundlich

Desinfektion Taubenschutz

031 952 66 33

honegger

HYGIENE-SERVICE

mit amtlichem Ausweis

**Spannteppich,-
Orientteppich-und
Polstermöbelreinigung**



sauber, seriös und zuverlässig

031 952 77 00

Das Letzte

Oltimerpreis für Flug Bern - Vinon s/Verdon F mit Rhönlerche

Zu später Stunde ...

wurde am 18.02.1998 anlässlich eines gemütlichen Höcks einiger SG-Mitglieder von Verganem geschwärmt und von Künftigem geträumt. Dabei kam u.a. die Rhönlerche zur Sprache und spontan wurde folgender Wettbewerb beschlossen und zur Realisierung ausgeschrieben:

24

Ziel: freier Wettbewerb
Bern - Vinon s/Verdon F

Voraussetzungen

- * Mitglied der SG Bern
- * gültige Ausweise
- * Bewilligung des Vorstandes

Wettbewerbsbestimmungen

Nachweis nach Reglement NSFW

- * Durchführung 1998 oder 1999
- * Strecke frei wählbar
- * 1-sitzig in 1 Tag
- * 2-sitzig in max. 2 Tagen mit höchstens 1 Zwischenlandung
- * Schlepphöhe max. 2'000 mM (oder 1'500 mG beim Zwischenlandeplatz)
- * Schleppradius max. 20 km

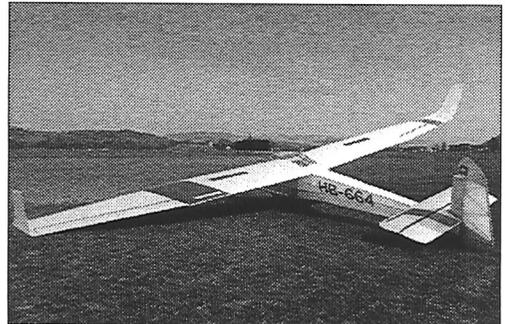
Allgemeines

- * Alle Kosten zu Lasten des Piloten
- * Rücktransport durch Rückschlepp ab Vinon s/Verdon,
gesponsert und durchgeführt durch Hans Michel
- * Wird der Zielflugplatz nicht erreicht, sorgt der Pilot selbst für den Rücktransport!

Preisgeld Fr. 2'000.-

gestiftet durch:

Bhend Fritz Lehmann Jürg
Bigler Peter Michel Hans (Schlepp)
Gerber Heinz Schmid Hansruedi
Holdener Rita Stettler Roger
Holdener Ruedi Trüssel Res
Inäbnit Edi



Bücher über

Auto/Moto, Bau, Biogas, EDV,
Eisenbahn, Elektronik, Elektro-
technik, Energie, Flug, Funk,
Heizung-Lüftung, Holz, Keramik,
Klimatechnik, Kunststoff, Maschi-
nenbau, 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



in Begleit 1/85

storen-service ag

Gewerbepark Felsenau

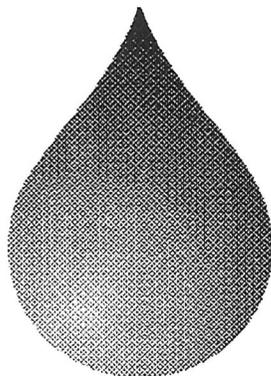
Bern, Tel. 031 302 04 45

Für Tips + Trends die Storotheek



repavit - storen erleben.

Roland Käser



**Ihre Heizöl-
Lieferanten in der
Region-**

Fr. Schneider AG Telefon 031-705 23 33
Martin Läderach AG Telefon 031-838 30 30
Oppliger Söhne AG Telefon 031-790 01 01



**CAFE STEIBACH
BÄCKEREI
CONFISERIE**

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

CITIZEN

PROMASTER AQUALAND



Hai-Light!

Die erste Tauchsportuhr
der Welt mit elektroni-
schem Tiefenmesser.

Als Analoguhr und
sogar als Chronograph
mit 1/20 Sek. Stoppuhr.

Das

Besondere

von

Sonderegger

Spitalgasse 36 3011 Bern

Mürren

Schmuck und Uhren

IWC BERTOLUCCI CENTURY MOVADO CITIZEN
MILUS BERNEY FOLKWATCH ALFEX BUNZ

It's time to be a Citizen.