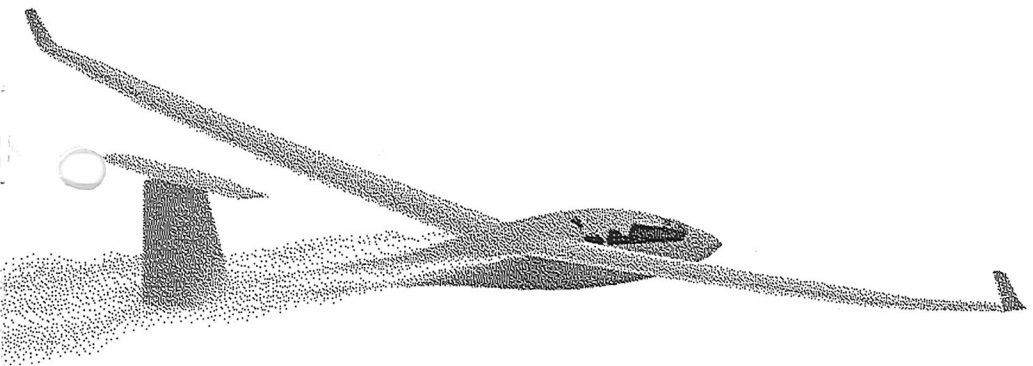


Juni 1999



Glider

NEWS

SEGELFLUGGRUPPE BERN

Tätigkeitsprogramm 1999

Juni-Juli

- 26.06. - 24.07. Saanenlager
17. Saanenlagerfest
24. ab 18 Uhr Schlussbräteln Saanenlager

August

25. ab 19 Uhr Grillparty Berner Aero Club

September

- 2./3. ab 09.00 Uhr Ziellandekonzurrenz und Windentage
4./5. ab 09.00 Uhr 70 J. Flughafen Bern-Belp mit Windenstarts f. Passagiere

Oktober

Exkursion (noch offen)

November

13. 09.00 Uhr Demontage
19.00 Uhr Absaufen

Dezember

29. 19.00 Uhr Altjahresapéro und Essen mit Gästen
Dez. 99 bis März 00 Weiterbildungsthemen n. spez. Programm

2000

- 03.03 Hauptversammlung SG Bern
18.03. Montage Schleppilotenrapport Ansaufen

**Lebensversicherung und Vorsorge. Sicherheit
für morgen – einfach und unkompliziert.**

MobiLife

Die Mobiliar
Versicherungen & Vorsorge

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

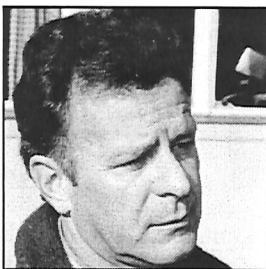
Liebe Mitglieder, liebe Freunde der SG Bern

Die SG Bern auf dem Weg in die Zukunft

Alles ist in Bewegung, und nichts ist so
schnell wie die Veränderung. Wer hat
diese Erkenntnis nicht schon irgend einmal ge-
habt?

In der SG Bern stehen wir gerade an der Schwelle zur Veränderung, wir haben einen wichtigen Schritt in die Segelflieger-Zukunft eingeleitet!

An der Ausserordentlichen HV im April haben die anwesenden Mitglieder auf Antrag des Vorstandes und der Flugzeugbeschaffungskommission beschlossen, den Schritt in die segelfliegerische Zukunft zu wagen. Der Entschluss für einen zusätzlichen Doppelsitzer vom Typ Orion zur Abdeckung der Bedürfnisse im Bereich Streckenflug, Streckenflug-Schulung und Passagierflug war unbestritten, und bei der Typenwahl konnte man eigentlich nichts falsch machen.



Eher als mutiger Entscheid darf der Einstieg in die 18m-Klasse gewertet werden.

Mit dem Kauf einer DG 800S stossen wir an die finanziellen Grenzen der Segelfluggruppe. Die Zustimmung bedeutet aber ein Ja zur Politik der SG, den Streckensegelflug zu fördern. Nun liegt es an den

Piloten, diese neuen Flugzeuge maximal zu Nutzen, damit sich die grosse Investition auch lohnt.

Nachdem uns das Wetter und die Naturgewalten arg mitgespielt haben, wünsche ich nun doch allen Mitgliedern und Gästen eine erfolgreiche Saison und tolles Wetter im Saanenlager.

Euer Präsi
Peter Dürig

Quereinsteiger

Auf unserem Segelfluggelände sind neuerdings mehrere neue Gesichter aufgetaucht, die aber nicht zu Schülern gehören. Was sind das für Leute?

André Schafroth



fliegt seit 1997 bei uns. Meist kommt er mit einem imposanten Motorrad. Beruflich ist er an der Sekundarschule Belp zuhause, privat im Spiegel, unweit von der Villa Ryser. Man merkt gewisse Zusammenhänge.

Zu seiner fliegerischen Vergangenheit hat er folgende Angaben gemacht:

- 67/68 FVS-Kurse Segelflug in Grenchen
Brevet
- 68 Flying Cloud (St. Paul, USA)
Motorflug (6 Wochen)
- 69-95 Militärpilot Fl St 4 (P3, Bücker, Vampire, Venom, Hunter)
ca. 1700 h total
- 97 Einstieg SG Bern. Umschulungen
ASK 21, B4, DG 300, Diskus
ca. 70 h total

Beat Herrmann



wohnt in Belp, hat Jg. 74, ist verheiratet und ist Heizungszeichner in Ausbildung. Hier seine Grussworte:

Liebe Kollegen mit dem schönsten Hobby der Welt !

Als erstes möchte ich mich bei Euch für die Aufnahme in die Segelfluggruppe Bern bedanken.

Aufgewachsen bin ich in Guntmadingen im Kanton Schaffhausen ganz in der Nähe vom Segelflugplatz Schmerlat, was mein Interesse an der Fliegerei schon früh geweckt hat. Seit der Heirat

vor bald zwei Jahren wohnen wir nun in Belp, wiederum in der Nähe eines Flugplatzes. Der doch ziemlich weite Anfahrtsweg in die Ostschweiz hat mich Anfangs dieses Jahres dazu bewogen, den Antrag um eine Mitgliedschaft in der SG-Bern zu stellen. Mit meinen

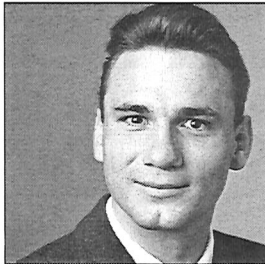
knapp 100 Flugstunden bin ich eindeutig im Bereich Genussfliegerei ohne grosse Ambitionen auf den Weltmeistertitel anzusiedeln. Ich freue mich nun auf die neuen Bekanntschaften, und wünsche allen eine schöne Flugsaison.

Valentin Maeder

Liebe Segelflugkollegen der SG Bern

Seit ich denken kann hat es mir die Fliegerei angetan. Bald zwanzig Jahre sind vergangen seit meinem ersten, lange herbeigesehnten Flug am Steuer eines Segelflugzeugs. Mein Leben wäre wohl nur halb so reich an Erlebnissen ohne die paar hundert Tage „auf Strecke“ über den Alpen. Nun, meine glücklichsten Momente verbringe ich noch immer wie zu Studen-
 zenzeiten mit Freunden beim Segelfliegen, Snowboarden und sonstigen ver-
 möglichen Umtrieben. Was mich derzeit am meisten vom Fliegen abhält ist meine Arbeit im Telekommunikations-
 sektor (verschafft mir Dank Swisscom allerdings auch die Gelegenheit, Bern und Umgebung etwas besser kennen-
 zulernen).

Wegen verschiedener Aufenthalte in nicht besonders segelflugfreundlichen Ländern konnte ich nicht jedes Jahr gleich intensiv fliegen - aber wenn es das Wetter will, könnte es dieses Jahr



wieder mal ergiebiger werden. Angefangen hat es jedenfalls schon mit ein paar sehr schönen Flügen in Südfrankreich um Ostern..

Ich freue mich schon auf den Gedanken- und Erfahrungsaustausch mit Euch - vielleicht habe ich sogar bald das Glück, mit dem einen oder andern von Euch ein Flugerlebnis im Doppelsitzer teilen zu können.

Vereine: Amlikon 1980-84, FFG Bregenz seit 84, Sudalpin seit 87, Total ca.

1100h

Streckenerfahrung, vorwiegend Alpen:

8 x über 700 km

5x über 800 km

3x über 900 km

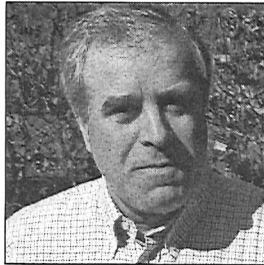
Typen: Pégase, DG 300, Discus, LS4, Astir, Glasflü-
 gel 304, Ventus CM, Nimbus 3, DG 500, Blanik, ASK 21, Janus C, Falke, Dimo-
 na

Hans Schaller

Mein Steckbrief als Segelflieger:
 Kaum ein Knabe ist nicht von der Fliegerei fasziniert. In den 60er Jahren begleitete ich gelegentlich zwei Freunde zum Belpmoos, wo sie ihre Segelfliegerausbildung absolvierten. „Housi“ Nietlisbach war bereits ein Begriff und sein Stern stark im Steigen. „Ich fliege mal eine Vrille“ sagte einer aus der Gruppe der Flieger am Boden, stieg in ein Segelflugzeug und war bald sehr hoch über uns. Ein anderer kommen-

tierte: „ziehen, ziehen, jetzt Fuss geben“ und tatsächlich flog das Flugzeug wie ein Blatt Papier im Wind. Sicherlich wurde auch das Ausleiten der Vrille kommentiert. Mir blieb nur das Zuschauen.

Einige Jahre später meldete ich mich bei der Swissair zur fliegerischen Ausbildung. Nach einer Menge von Prüfungen und Tests erhielt ich das begehrte Aufgebot nach Grenchen. Zuvor stand



noch die fliegerärztliche Untersuchung an. Blutdruck 180 zeigte das Gerät, und damit entschwebten meine Fliegerträume endgültig.

4

Endgültig ? Eben nicht. Ich sah die Segelflugzeuge am Himmel und dachte... Bis ich mich zum Schnupperflug entschloss.

Mit 39 Jahren begann ich meine Segelfliegerausbildung in Grenchen. Es brauchte schon ein paar Flüge, bis ich mit der ASW 13 nicht mehr wie ein Drachen im Wind hinter der Schleppmaschine hergezogen wurde, aber ich bin weder ein Meister noch vom Himmel gefallen. Umschulung auf ASK 18 – ein wahnsinniges Flugzeug im Vergleich zur ASW 13.

Mein erster Streckenflug hatte La Chaux-de-Fonds zum Ziel. Aus irgendeinem Grund landete ich neben der markierten Graspiste. Dort, wo der

Baum steht. Meine ASK 18 kam aber zum Glück lange vor dem Baum zum Stillstand.

Schliesslich flog ich einige Streckenflüge mit der K6. Durch die Erneuerung des Flugmaterials wurden die jährlichen

Checkflüge mehr und mehr auf ASW 21 durchgeführt, und so habe ich auch auf dieses Muster umgesch.

Meine berufliche Belastung wuchs ständig und konkurrierte mit dem Segelfliegen um die verfügbare Zeit.

Sehr einschränkend kamen die wenigen Gruppenflugzeuge und die vielen Segelfliegerkameraden hinzu. Diesem Dilemma entzog ich mich, indem ich 1984 mein eigenes Segelflugzeug – meine LS 3 HB 1357 kaufte.

Seither – und immer mit meinem eigenen Flieger – flog ich insgesamt ca. 700 Stunden. Viele Stunden in den Alpen, von Samaden aus, aber auch ab Sistrun, wo der Flugweg bald einmal in die Alpen führt.

Mit dem Silber C am Revers griff ich nach dem Goldenen, und auch nach den Diamanten. Zwei sind auf goldenem Grund angelötet. Nach einem missglückten Streckenflug stellte ich mir die Frage nach meinen segelfliegerischen Zielen. Diese sind heute absolut klar: Meine Segelflüge dienen ausschliesslich mir zur Freude. Ich konkurriere in die-

sem schönen Sport mit niemandem. Ich kämpfe mit den Naturgewalten. Natürlich nehme ich mir mit jedem Flug etwas vor und erreiche dieses Ziel in der Regel auch. Ich habe aber überhaupt keine Mühe damit, einfach dem schönen Wetter nachzufliegen und mich an dem zu freuen, was mir dabei vors Auge kommt.

○ Berner wollte ich gerne einmal in den Berneralpen fliegen. Aber die Privilegierten, jene nämlich, die in den Berneralpen starten dürfen – zum Beispiel in Saanen – wollten einen Fremden nicht mitnehmen. Ich versuchte es trotzdem bei der SG Bern und siehe da, ich wurde als Gast eingeladen. Erstmals vor etwa sechs Jahren und seither Jahr

um Jahr. Das Segelfluglager in Saanen wurde zum festen Bestandteil in meinem Jahresplan. Die vielen schönen Erlebnisse in Saanen – in der Luft und am Boden – und insbesondere die Kameradschaft und der Clubgeist in der SG Bern haben die Affinität gegenseitig verstärkt. Ich erhielt die Gelegenheit, der SG Bern beizutreten und – voilà, da bin ich, mitsamt meiner LS 3, befestigt am Abstellplatz 27.

Ich freue mich auf das Clubleben und die Flüge ab Belpmoos und hoffe, dass sich aus der Kameradschaft mit der Zeit Freundschaften entwickeln.

Hans Schaller

Jubiläum

70 Jahre Flugplatz 70 Jahre Berner Aeroclub

○ Trägerorganisationen dieses Grossanlasses sind die ALPAR, der Verein IBT, der Verein Pro Belpmoos und der Berner Aeroclub.

Seit 1998 ist das OK unter der Leitung der vier Präsidenten der Trägerorganisationen mit grossem Engagement am Werk.

Die SG hat den Bereich Parkplätze übernommen, die Leitung obliegt Marc Berthoud.

Für die Absperrung und Bewirtschaftung der Parkplätze werden Helfer gesucht.

Ein attraktives Programm in der Luft und am Boden ist geplant. Von seiten der SG ist unter anderem der Überflug von zwei ASH 25 mit Wasserablass vorbereitet.

Die SG bietet am Samstag und Sonntag (4./5. September) Windenstarts mit RL und ASK 21 an, während die Windenaktivität bereits am Mittwoch und Donnerstag mit Training, Schulung und ZLK

beginnt. Auch hier und bei der Bewirtung der Teilnehmer und Gäste sind Helfer willkommen, und der Posten des Chefs Windenaktivität ist noch offen.

Wir erwarten ein schönes Ergebnis für unsere Kasse.

chen. Wenn viele mithelfen, bleibt die Belastung der Einzelnen in einem angenehmen Rahmen, wenn nicht, hängt alles an einigen wenigen (es sind meist die gleichen wie bei anderen Anlässen). Mithilfe ist also Ehrensache.

Anmeldung

Peter Dürig

Mit dieser Ausgabe der „News“ kommt auch ein Anmeldezettel. Ich bitte Euch alle herzlich, davon Gebrauch zu ma-

6

Die neuen T-Shirts sind da!



SEGELFLUGGRUPPE BERN

Grössen L und XL. Selbstkostenpreis Fr. 16.-
Erstklassige Qualität!

Bei entsprechender Nachfrage kann auch Grösse M nachgefertigt werden,
ebenso Pullover zu Fr. 35.-

Verkauf via HR. Schmid, E. Rupp und den jeweiligen Barackenchef.
Christoph Hammerschlag

Prioritätsregelung Schleppflugzeuge

Vorstandsbeschluss vom 6.5.99

Ausgangslage

Der Motorsegler ist seit längerer Zeit für F-Schlepp ausgerüstet, kommt aber nur ganz vereinzelt zum Einsatz. Aus Lärmgründen müssten wir aber dieses Flugzeug absolut prioritär einsetzen. Wir können es uns nicht leisten, eine derart wesentliche Lärmreduktion nicht zum Tragen kommen zu lassen. Es kommt der Moment, wo der Goodwill in der Bevölkerung umschlägt in offene Ablehnung, wobei es genügt, wenn eine kleine Gruppe von Gegnern aktiv wird und Stimmung macht. Wenn es soweit kommt, sehen wir schlecht aus.

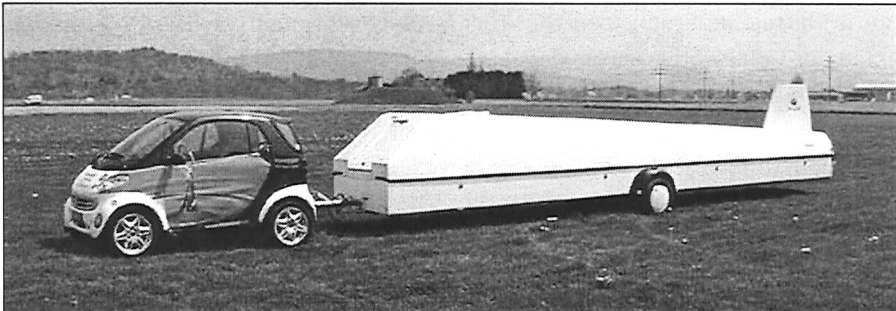
Der Vorstand wird daher in zwei Richtungen aktiv:

* Er beschliesst die Priorität für den Motorseglerschlepp für alle Fälle, wo dies sinnvoll ist.

* Er sorgt dafür, dass eine genügend grosse Gruppe von Schlepp-Piloten zur Verfügung steht, die mit dem Falken schleppen wollen. Den Piloten, denen diese Schleppart nicht genehm ist muss klar sein, dass sie u. U. deutlich weniger zum Einsatz kommen als gewünscht. Deshalb wird eine genügend grossen Kerngruppe engagierter Schlepp-Piloten gebildet, von denen immer einer verfügbar ist.

Der Vorstand sieht nur wenige Ausnahmen, weshalb ein Segelflugzeug mit dem Mose nicht geschleppt werden kann:

1. Keine Bugklinke
2. Zu schwer: Wasserballast, Doppelsitzer
3. Rückenwind, zu tiefer Boden



RAL Bleienbach 1999

von Roland Käser

Am 24. April treffen wir uns, bei Regenwetter, auf dem Flugplatz Bleienbach zum ersten Briefing. 12 Piloten in

Aber man weiss ja wie das an einem RAL läuft. Scheint irgendwo über der geschlossenen Wolkendecke die Sonne,



8

der Standard- und 11 Piloten in der Gemischten Klasse.

Von unserer Gruppe sind ausser mir Ruedi Vögeli in der Standard-Klasse sowie Martin Zumbrunnen und Res Hirzel in der Gemischten Klasse dabei.

Die Montageeuphorie hält sich noch in engen Grenzen. Einzig die grossen Vögel (je ein Nimbus 4, Nimbus 3 und eine ASH 25) werden bereits montiert, da das manchmal etwas länger dauert.

Eigentlich bin ich drauf und dran diesen Tag bereits zu den Akten zu legen.

wird man losgeschickt. Und das hat eben auch seine Reize.

Also wird vor dem zweiten Briefing montiert.

Ausgeschrieben wird ein Distanzflug mit vom Piloten zu wählenden Wendungen (Cats Cradle). Die zur Auswahl stehenden Wendeorte liegen zwischen dem Bielersee und dem Birrfeld.

Die Sonne ist zwar nicht zu sehen, aber es wird gestartet. Entgegen meiner Bedenken können wir uns einigermassen problemlos oben halten und warten in

der Nähe des Platzes bis die Startlinie aufgeht. Heute spielt die Zeit keine Rolle, also hoch bleiben denke ich mir. Da es im Osten etwas heller ist, fliege ich via Oensingen nach Olten. Da ich mich nicht entschliessen kann ins Birrfeld zu fliegen, nehme ich Gerlafingen ins Visier. Dort kann ich von 1100m auf die heutige Rekordhöhe von 1700m steigen.

Nachdem ich den Flugplatz Grenchen fotografiert habe beginnt es zu regnen. Die Aufwinde werden rar und ich sehe mich veranlasst, in Derendingen neben

der Autobahn zu landen. Ein schön grosses Feld ist da und ein weisses Kreuz steht auch schon drauf. Ich will in der Mitte aufsetzen und an die Strasse rollen. Der Final führte über die Autobahn, ausschweben und dann...hoppla. Ich komme nicht zum Ausrollen. Das Feld ist so weich, dass ich innerhalb 20m stehe. Matthias

Zwicky hängt bereits am Natel und meldet meine Landung. Etwa fünf Minuten später setzt Peter Eggimann seine LS

4 neben uns in den angesäten Acker. Da taucht der Bauer auf. Der erklärt mir ausführlich, welche Felder er gepachtet hat und welche ihm gehören. Das interessiert mich zwar überhaupt nicht, aber ich höre ihm geduldig zu, denn über den Landschaden haben wir noch nicht gesprochen. Schliesslich klärt er mich auf, wie man die Sähmaschine einstellen muss, um die im Feld sichtbaren Spurrillen zu erhalten. Auf meine Frage nach dem Landschaden antwortete er: "Landschaden? Kaum, aber das

ist sowieso nicht mein Feld".

Es bedarf einiger Anstrengungen, bis wir den Discus aus der Rille geschoben haben (die Fahrwerkklappen sind noch dran).

An diesem Tag werde ich fünfter.

Am Sonntag ist es bedeckt doch sind, auf den Mittag. Aufhellungen angekündigt. In der Standard-

klasse muss Langenthal - Oensingen - Neuenburg - Solothurn - Langenthal umrundet werden. Der Abflug erfolgt



aus 1500m Richtung Oensingen. Über der Autobahn steige ich wieder auf 1500m. Oensingen fotografiere ich und fliege gleich weiter.

Das Fotografieren wird für mich langsam zum Ärgernis, da ich immer deutlich weiter fliegen muss als die Kolle-

ni. Zusammen fliegen wir weiter. Tinu Zumbrunnen hat sich entschieden, südlich des Bielersees zu fliegen. Allerdings ist er über Ins schon fast am landen, kommt aber wieder hoch.

Nördlich von Biel treffe ich VC. Res ist deutlich höher. Ich brauche einige Zeit um Biel, wo ich auf 900m parkiert bin,



10

gen mit dem Logger. Die müssen ja lediglich in den Zylinder (D = 500m um den Wendeort) einfliegen. War ich heute vor dem Wendeort Oensingen noch gleich hoch wie LA (Andreas Lüthi), so komme ich nach dem Fotografieren an die 100m tiefer am Hang an. Und bei knappem Wetter spielt das schon eine Rolle.

Dem Hang entlang geht es nun gegen Westen. Am Grenchenberg kreise ich das erste Mal wieder. Von 1000m geht's rauf auf 1400m. Ich treffe Manfred Jen-

wieder verlassen zu können. Endlich bin ich wieder auf 1600m. Bei Diesse glitzert es. Nichts wie hin. Gerade als ich ankomme verduften die Kollegen. Zwei Suchkreise, nichts! So eine Sch... geradeaus fliege ich weiter.

Knapp auf 1000m komme ich am Chaumont um die Ecke. CE (Rolf Friedli) ist noch etwas tiefer. Wir fliegen vor der Aussichtsplattform durch. Sie ist prall voll mit Leuten. Die bekommen etwas geboten fürs Geld. Kurz darauf sind wir fünf Stück am üben. Der Tief-

ste von allen ist Tinu Zumbrunnen. Wenn ich auf ihn runterschaue komme ich mir geradezu hoch vor.

Irgendwann kommen wir in schwacher Thermik auf 1300m. Wir gehen den Flugplatz Neuenburg fotografieren. Auf dem Hin- und Rückflug zur Wende ist es still wie in einer Kirche. Alle folgen-

herkömmliche Weise, von Hand. Heute werde ich 7ter.

Am 1. Mai fliegen wir wieder. Ausgeschrieben wird in den Jura. Die Aufgabe der Std-Klasse lautet: Langenthal - Weissenstein - Birrfeld - Luzern Beromünster - Langenthal. Das erste Pro-



den Versuche wieder hochzukommen sind erfolglos. Am Schluss sind wir sechs Stück, die in Neuenburg landen. Auch Tinu ist dabei. Er hätte Yverdon umrunden müssen.

Vier Piloten schaffen in der Standardklasse die Strecke, darunter Ruedi. Sie waren früher am Chaumont und kamen dort noch auf 1800m. Res landet 5 km vor dem Flugplatz Bleienbach. Ein Bauer will seinen Ackergaul vorspannen, um den Ventus aus dem Acker zu ziehen. Erledigt wird es jedoch, auf die

blem war, überhaupt auf den Jura rauf zu kommen. Im dritten Anlauf gelang mir dies endlich, und ich konnte das Hotel Weissenstein gerade noch fotografieren.

Bei Niederbipp ging es mit 3.5m integriert auf 2100m. Dann folgten nur noch Regen und Abdeckungen. Der Kühlturm in Gösgen wollte nicht so recht, also flog ich weiter ins Birrfeld. Das geknorze am Chestenberg brachte auch nichts, so landete ich, wie andere auch, im Birrfeld. Ruedi landete in Seon, Res in Wen-

gi und Tinu schaffte es mit 2100m am Chasseral gerade noch nach Grenchen. Denn am Chasseral hatte es „etwas“ stärker geregnet. Nur Andreas Lüthi erfüllte die Aufgabe.

Die Voralpen wären heute viel besser gewesen, dorthin hätte man ausschreiben sollen. Aber hinterher ist man immer schlauer. Ich belege den 6. Tagesrang.

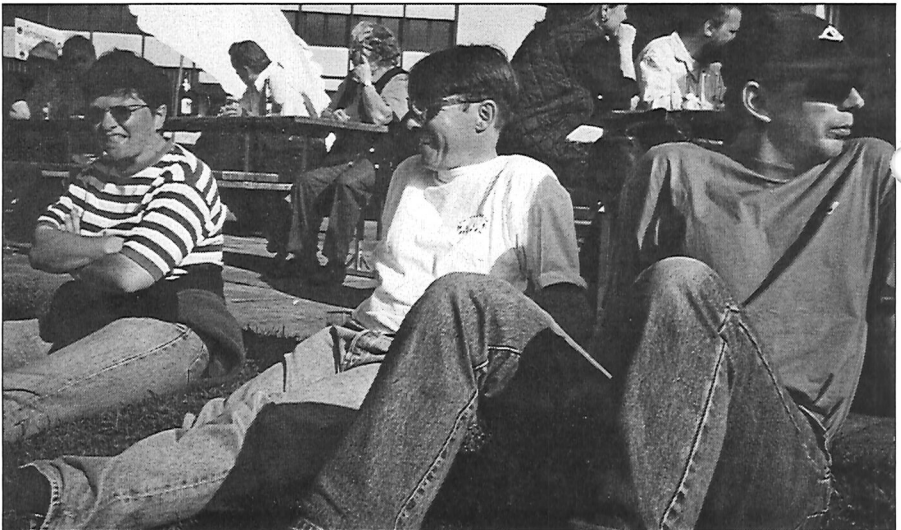
Am 2. Mai erfolgt die letzte Konkurrenz. Die Strecken sind etwas kleiner ausgeschrieben, da die Wettbewerbsleitung gerne einige Ziellinienüberflüge sehen möchte.

Die Aufgabe der Std-Klasse: Langenthal - Klus - Chasseral - Belchen Südportal - Langenthal. Die der Gemischte-Klasse: Langenthal - Klus - Vue des Alpes - Barmelweid - Langenthal.

Wir sind bis 13 Flugzeuge im gleichen Schlauch über dem Flugplatz und warten. Da wird es zum Teil schon etwas eng, vor allem wenn alle im Schlauch zuoberst sind. Aber keiner will als erster gehen. Irgendwann opfert sich einer. Die Startlinienüberflüge erfolgen nun in kurzen Abständen. Heute ist Hammer am Jura. Es hat 4m-Schläuche. Drei davon nehme ich bis an den Chasseral. Doch das waren im Minimum zwei zuviel, wie der Erfahrungsaustausch mit den Jura-Cracks zeigen sollte (Diese flogen alles 1 Stockwerk tiefer, dafür ohne Kreisen).

So verliere ich viel zuviel Zeit bis zum Chasseral. Retour geht es dann viel schneller. Bei Sonceboz steige ich zusammen mit Ruedi ca. 300m. Nun geht's ohne Kreis via Belchen nach Langenthal zurück. Der Speed liegt immer

12



Auch die Hilfsfrau darf mal verschnauften. Die Boys haben sichtlich Schtress.

zwischen 150 - 200 km/h. Das macht Spass! Selbst mit 200 km/h habe ich unter den Wolken zum Teil noch 1m Steigen.

Heute erfüllen alle die gestellte Aufgabe. Mit meinen 100 km/h Schnitt werde ich gerade noch achter. Der Sieger in der Standardklasse hat 129 km/h und der in der gemischten Klasse 135 km/h Schnitt. Res verbessert sich heute noch auf den 2. Schlussrang.

Das RAL hat Spass gemacht, und man lernte dabei eine Menge. Eigentlich schade, dass von uns Bernern nicht mehr Piloten mitmachen. Vor allem an unserem eigenen RAL sollte dies möglich sein.

Rangliste

Standard Klasse (4 Wertungen)

1. Sütterlin Thomas, LS 8	1274 Pt.
2. Behm Felix, Pegase	1216 Pt.
3. Jerman Pascal, LS 4	1213 Pt.
5. Vögeli Ruedi, Discus	996 Pt.
9. Käser Roland, Discus	814 Pt.

Gemischte Klasse (4 Wertungen)

1. Scherrer Heiner, ASH 26 E	1420 Pt.
2. Hirzel Andreas, Ventus	1265 Pt.
3. Frutiger Urs, LS8-18m	1197 Pt.
8. Zumbrunnen Martin, LS	954 Pt.



Es gab auch schon schöne Tage- aber wie wenige erst! Der Ventus im Südwallis.

Föhnflüge im Saananlager

ingesandt von Erwin Klett, SG Biel

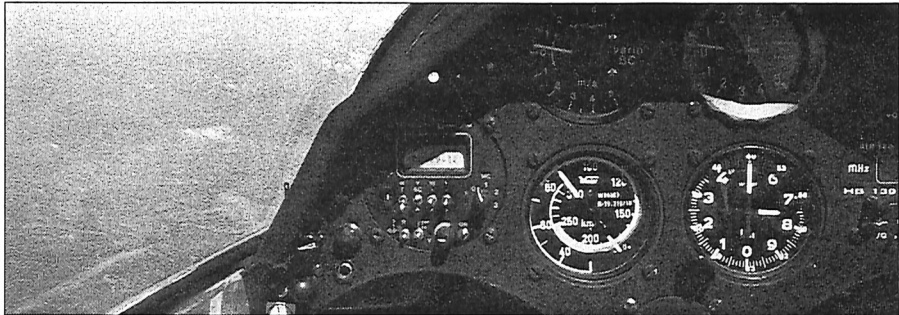
14

Nachdem ich in den letzten Jahren von Saanen aus immer wieder sehr schöne Föhnflüge durchführen konnte, möchte ich dem Piloten-Mittelstand ein paar Hinweise geben. Westwindlagen aus 280-330 Grad sind im Saanenland oft mit guter Thermik verbunden. Ungefähr zwischen 13 Uhr und 14 Uhr über den Rawil auf die Südseite, dann möglichst nahe am Hauptkamm zur Bellt Lui (Achtung Kabel). Sollte jetzt ein Absauffer passieren, dann zur Creta Besse nach Sitten, dort kommt man mit Geduld wieder hoch. Ausschau halten nach rotorähnlichen Wolkenfetzen knapp südlich des Hauptkammes, dort jedes Steigen mitnehmen und wenn es aufhört, sofort mit Fahrt weiter zu den nächsten Fetzen. Grosse Wolken mit unregelmässiger Basis, die sich oft etwas weiter südlich bilden, tragen selten gut. Dann kommt die Lawinenverbauung südlich Leukerbad, dort auch Steigen mitnehmen, aber nicht in den Kessel einfliegen. Direkt zum Torrenthorn, nahe am Relief bleiben und dann sofort den Eingang des Lötschentals queren und direkt über Goppenstein die höchste Erhebung, das Wilerhorn anfliegen. Dann die nach Süden abfallende, jedem bekannte Zackenkette in Achten hin und zurück abfliegen. Empfohlen 110 km/h, nicht weniger, nicht mehr. Der Westwind sorgt für schönes Steigen. Nach

Übersteigen des Wilerhorn kann der Riesenhang Richtung Bietschhorn, Nesthorn, Aletschhorn an- und abgeflogen werden. Nicht unter 100 km/h, nicht über 110 km/h. Nicht zu weit weg vom Hang ungefähr bis Fafneralp (riesiger Parkplatz). Weiter östlich ist der Hang sehr steil, dort ist nur noch wenig Hangthermik, wenn es schlecht trägt, kehren. Wenn bereits eine Wellenwolke oder Wolkenbasis an der Bietschhornkette steht, dann einfach den nördlichen Rand abfliegen, dort steigen und suchen. Nie, ich wiederhole, nie in diese Wolken einfliegen, immer am Luvrand vor den Wolken bleiben. Wenn es blau ist, dann den Hangwind ausreizen und Richtung Norden die Wellen suchen, Funk abhören auf Hinweise. In der TMA Sitten Funk mit Sion TWR. Sonst in den Zonen 7,11,12,13,14,15 wie vorgeschrieben Kontakt mit Zürich Delta und Geneva Delta. An der Wilerhornkette und an der Lötschental-Südseite gibt es über 2500 m keine Kabel. Im Falle eines Absaufers kann bequem in Raron gelandet werden, mir ist das auch schon passiert. Nächste Wellenflugchance: Ab Eggishorn nördlich Märjelensee, östlich Aletsch an die Wannenhornhänge nach Norden bis zu den Fiescherhörnern. Mit Geduld und Fahrt 110 km/h. Dann mit Höhenreserve Richtung W/NW in den Konkordia-Platz einfliegen und dort

Wellen suchen. Ähnlich im Tal von Fiesch östlich nach Norden zum Finsteraarhorn. Hat man 4000-4500 m, kann man ab Bietschhorn ins Mattertal, die Domkette abfliegen und zwischen Alphubel und Monte Rosa in die Welle kommen. Oft findet man dann nach Westen zu immer wieder Wellen. Das Mattertal, Domseite ist aber für höllische Turbulenzen bekannt! Schafft man das an einem Tag? Nein! Man muss es sich in mehreren Flügen erarbeiten, dann kommt man langsam hinter die Feinheiten. Ich empfehle daher das Löt-schentäl als ungefährliche erste Vari-

den hangseitigen Flügel. Im Langsamflug könnte die Verwindung am hangseitigen Flügel zum Strömungsabriss und zur Vrille in den Hang hinein führen, das ist schon oft passiert. Bei wieder einsetzendem Steigen wieder nahe an den Hang. Tip: Mit Sollfahrtgeber Einstellung 0,5 fliegen, dann sagt der Ton wann die Fahrt abfällt, das Steigen wird trotzdem angezeigt. Achten am Hang eng mit 110 km/h, sofort zurück zum Hang und Überfahrt wegziehen. Hangfliegen sollte man bewusst am nächstbesten Hang bei der nächsten Gelegenheit üben und sich ein persön-



nte, aber Vorsicht ist auch hier geboten, daher hier noch einige wichtige Hinweise zum Hangflug: Nicht unter 100 km/h, aber nicht viel über 110 km/h. Im Steiggebiet nahe am Hang (Kabel und Überlandleitungen suchen) Steigen intelligent wegziehen. Sowie das Steigen aufhört, die Fahrt abfällt, leicht schräg nach vorn etwas weg vom Hang. Achtung: Bei deutlichem Fahrtverlust sofort Knüppel nachlassen, keine Verwindung betätigen und nur mit Seitensteuer vom Hang weg, das beschleunigt

liches Sicherheitsverhalten antrainieren. Die obigen Sicherheitshinweise sollen dabei helfen. Ich wünsche Erfolg, ein Versuch lohnt sich. Herrliche Flüge über den Berner- und Walliser Alpen sind möglich und sie können von Saanen aus durchgeführt werden. Zum Schluss noch ein Wort des Dankes an die vielen Mitwirkenden und die Verantwortlichen der SG Bern, die viele Jahre das Fliegen in Saanen ermöglichen und weiterhin möglich machen. Auf nach Saanen!

Vom Ikarus zum Dädalus

von Karl Weber

Ikarus hiess das Computerprogramm, das im Jahr 1984 für Fr. 2000.- eingekauft wurde und mit dem unser Kassier Hansruedi Schmid in unzähligen Stunden die Startlisten, Adressmutationen, Mitgliederarten, Kategorien usw. an den Computer verfütterte. Die allseits unbeliebten, jedoch notwendigen Rechnungen konnten somit immer zur rechten Zeit an jedes Mitglied verschickt werden.



Durch die immer zahlreicheren Wünsche der Mitglieder in Sachen Mitgliederarten, Kategorien, Tarifstrukturen usw. kam das Programm „Ikarus“ sehr bald einmal an seine Grenzen. Eine Weiterentwicklung des Programms kam nicht in Frage, da die Programmierer von Ikarus nicht mehr daran interessiert waren oder wenn, dann zu einem Preis, der jenseits von gut und böse lag. Was nun? Durch einen Artikel von unserem Sekretär Stefan Honegger in den Glider News vom März 1989 vernahm ich zum ersten Mal von den nicht mehr zu überwindenden Schwierigkeiten und vor allem, dass jemand gesucht wurde der bereit war, ein für die SG Bern massgeschneidertes Programm für die Erfassung der Startlisten auf die Beine zu stellen.

Hoppla, wäre das etwas für mich? Mit langjähriger Erfahrung im Programmieren von FileMaker Datenbanken würde ich doch sicher in der Lage sein, für die SG Bern eine Datenbank, die praktisch keine Wünsche mehr offen liess, zu programmieren. Nach einem kurzen Telefongespräch mit Stefan, der mein Angebot mit

Handkuss entgegen nahm, kam bald das erste Treffen mit Hansruedi und Stefan zustande, in dessen Verlauf sich langsam eine Wunschliste und der neue Name „Dädalus“ herauskristallisierte. Also an die Arbeit. Für einen Rentner, dessen Hobby seit 1978 der Computer ist, kein Problem. Aber wie so oft galt der Spruch: „Und zweitens kommt es anders als man denkt.“

Es ist unglaublich, wie viele Möglichkeiten für das Tarifwesen und für die Erfassung der Startlisten berücksichtigt werden mussten, damit ja keine noch so unmögliche Variante ausser acht gelassen wurde.

Um dies alles zu realisieren, wurden elf grössere und kleinere Datenbanken erstellt, bestehend aus 23 Layouts, die alle miteinander verknüpft sind, für das Mitgliederverzeichnis, den Segelfluggzeugpark, die Tarife für Segelflugzeuge, Tarife für Motorflugzeuge, Pauschal-

Fiö- und weitere Kosten, Fakturierung zu Saisonbeginn, Startlisteneingabe inkl. Fakturierung, abgelegte Startlisten, Statistik Segelflug, Statistik Motorflug, Statistik Motorsegler und zuletzt für die Buchhaltung eine Zusammenfassung der gesamten Beträge der jeweiligen Kontonummern.

Nach vielen Arbeitsstunden und etlichen Sitzungen mit Hansruedi und Stefan, welche mich immer wieder auf nicht berücksichtigte Varianten aufmerksam machten, hoffe ich nun, der SG Bern ein gut gelungenes Programm übergeben zu können, das alle Möglichkeiten berücksichtigt und auch jederzeit weiter ausbaubar ist.

Ich bin sicher, dass das Programm „Dädalus“ für Stefan und insbesondere für Hansruedi einige Erleichterungen brin-

gen wird. Auch die Mitglieder profitieren von der neuen Rechnungsstellung, werden doch neu die Zeiten von Start und Landung nebst der Zusammenfassung der Zeiten mit ausgedruckt, was das lästige Suchen und Blättern in der Startliste erübrigt.

Die Kosten für das ganze Programm liegen einiges unter dem Preis des bisherigen Ikarus, und so wird die SG-Kasse nicht allzusehr strapaziert.

Das Programm wurde mit der Datenbank „FileMaker Pro 4“ auf meinem Macintosh G3 erstellt, läuft aber auch auf einem PC mit Windows 95 oder höher, wenn das entsprechende Programm „FileMaker Pro 4“ für Windows 95, 98 oder NT installiert ist. Dies nur zur Information für Interessenten anderer Segelfluggruppen.

Der Schutzengel flog mit

Ein weiteres Flugerlebnis unter der "Rubrik Share the Experience"

von HR Schmid

Während des Saanenlagers 1982 verabredete ich mit dem mir bekannten Hotelier Jürg Neuenschwander des Hotels Saanerhof einen Passagierflug. Er plante eine hochalpine Skitour zum Arpelistock und wollte die Schneeverhältnisse erkunden. Am 30. Juni 1982 starteten wir mit dem Twin-Astir HB-1426 um 1541 h in Saanen.

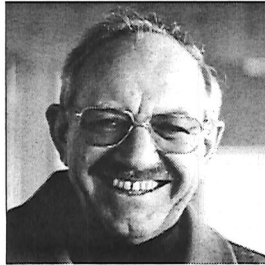
Es herrschte gutes Saanenwetter mit

entsprechenden Steigwerten. Für Jürg war es ein schöner Fotoflug. Die Basis lag knapp unter 3000 m. Wir pickelten uns hoch und flogen bald einmal der Alpenkette entlang, vom Sanetschpass bis zum Rawil.

Auf dem Rückflug zum Sanetsch, um ca. 1715 h, flogen wir einen guten Thermikschlauch nordwestlich des Iffigensees aus, um dann mit westlichem Kurs

nochmals den Geltengletscher zwischen Wildhorn und Arpelistock zu überfliegen. Unsere Höhe betrug ungefähr 2800 m. Die Sicht nach Westen, direkt gegen die tief stehende Sonne, ist bekanntlich bei leichtem Dunst nicht die Beste. Ich flog mit ca 120 km/h geradeaus, und äugte wie ein Sperber in Richtung Spitzhorn.

Plötzlich, wie aus dem Nichts, sah ich direkt vor mir die Silhouette eines genau auf mich zufliegenden Kunststoffseglers auf genau gleicher Höhe. Das fremde Flugzeug zischte auch schon über mich hinweg und ich erwartete den Aufprall an meinem hochstehenden Leitwerk. Die



Passage vollzog sich genau Rumpf über Rumpf in voller Länge. Nichts passierte, es ging um wenige Meter. Mein Passagier war begeistert und sich der Gefahr, in der wir schwebten, überhaupt nicht bewusst.

Als ich mich vom ersten Schreck erholt hatte, realisierte ich, dass mir nicht die geringste Reaktionszeit geblieben war, um eine Steuerbewegung einzuleiten. Zu meinem Glück. Denn hätte ich auch nur einen Flügel angehoben oder den Knüppel gestossen, hätten wir uns vermutlich ineinander verkeilt. Auch dem andern Piloten blieb glücklicherweise keine Reaktionszeit für eine Steuerbewegung.

Kurz nach 1800 h erfolgte in Saanen die Landung. Beim späteren Waschen des

Twins vor dem Unterstand 2 erhielt ich Hilfe von andern Piloten unserer Gruppe. Während des Reinigens erzählte ich mein Erlebnis den helfenden Kameraden. Einer wurde dabei ganz still und bekannte mir später, dass er der andere Pilot gewesen sei. Er flog mit einer DG-100 vom Spitzhorn herkommend bei bester Sicht, Sonne im Rücken, mit ebenfalls um die 120 km/h. In der Ge-

gend des Iffigensees habe er ein kreisendes Segelflugzeug gesichtet, das ihm noch weit weg schien. Er beschäftigte sich dann mit seiner Zwischenmahlzeit, indem er eine Banane schälte und den Luftraum voraus nicht mehr im Auge behielt. Ge-

nau wie mir erging es ihm. Als er mein Flugzeug auf sich zurasen sah, war die Begegnung auch schon vorüber.

Der eigentlich noch junge Pilot zog sich bald darauf in die Reihen der Passivmitglieder zurück und ich weiss noch heute nicht, ob unser gemeinsames Erlebnis diesen Entscheid beeinflusst hat.

Internationale Freiburger Segelflugwoche

vom 1.5 bis 8.5.99

Edi Inäbnit

Wie schon mehrmals, reiste ich am 1. Mai früh morgens mit Hans Michel zur „Freiburger Segelflugwoche“. Tagwache 05.30, 06.15 Hans abholen, 09.00 Briefing in Freiburg im Breisgau, anschliessend den Discus „IE“ aufbauen, 80 lt. Wasser in die Flügel und 3 lt in den Schwanz einfüllen, Wettbewerbsaufgabe fassen, Karte vorbereiten und schliesslich Start um 12.34.

Am ersten Tag wurde bei gewittriger Situation ein Dreieck: Freiburg- Blauen-Karlsruhe-Freiburg über 288,1 km ausgeschrieben. Nach etwa 100 km flog ich etwas unvorsichtig tief über die Hornsgründe in ein Tal, erwischte ein starkes Lee und schon musste ich in das Tal Richtung Gaggenau hinausfliegen und hatte dabei praktisch keine Aussenlandemöglichkeit. Mit etwas erhöhtem Puls erreichte ich doch noch einen rettenden Schlauch und kam wieder zügig voran nach Karlsruhe. Auf dem Rückweg musste ich dann eine breite Regengfront durchfliegen, die Aussenlandung war nicht mehr abzuwenden. Da die Westseite des Schwarzwaldes tiefer als die Ostseite ist, bevorzugte ich ein Ausweichen ins Rheintal. Durch mein vorgängiges Erlebnis flog ich jetzt etwas übervorsichtig, sogar rückwärts zum Kurs, den Flugplatz „Baden-Baden Os“ an. Ca. 5 km vom Flugplatz entfernt, im

Regen fliegend, entschloss ich mich in 600m Grund jedoch Richtung Freiburg weiter abzugleiten. Nach 17 km zwischen Bühl und Achern wählte ich in ca. 120m Grund und leichtem Regen ein Feld 100 x 20m parallel zu einer kleinen asphaltierten Strasse. Der Anflug führte über Reben und einen kleinen Graben. Das Feld war hart, fast wie Beton. Ohne zu bremsen stand ich 14m vor seinem Ende vor einem weiteren kleinen Graben still. Als ich die Aufsetzspur anschauen ging, 13m vom Graben entfernt dachte ich doch: Langsam wirst du frech! Ich hatte nämlich nie den Eindruck, dass das Ganze knapp war. Es war dieses Jahr mein dritter Flug, total meine 75. Aussenlandung.

Wir hatten dieses Jahr in einer Woche 6 Wertungen. Ich hatte dabei 3 Aussenlandungen und eine Landung auf einem Segelfluggelände. Neben interessanten Flügen vom südlichen Schwarzwald bis ins Donautal (Sigmaringen, Zwiefalten) und über die schwäbische Alb und das Neckartal nach Freiburg zurück, hatte ich aber auch mein gefährlichstes Erlebnis in meinen 3500 Segelflugstunden. Ich hatte für meine Aussenlandung einen frisch angesäeten Acker ausgewählt und flog einen klassischen Downwind. Parallel zum Landefeld ca. 150m entfernt war eine Hochspannungslei-

tung mit Stahlmasten. Im Final ca. 150m vor dem Aufsetzpunkt in ca. 15m Höhe sah ich plötzlich genau in meiner Flughöhe 3 Drähte quer zu meiner Flugbahn in vielleicht 25m Entfernung. Mit einer Reflexbewegung drückte ich meinen Discus, sah den Boden und zog gleich wieder bis an den Anschlag. Das Flugzeug geriet dabei in einen „High-speed ähnlichen Stall“ und setzte mehr oder weniger unkontrolliert 10m hinter der Stromleitung in 20cm hohem Gras auf. Ich hatte ein Riesenglück, dass das Feld unter mir landbar war, denn mein geplanter Aufsetzpunkt war 150m weiter weg. Nach der Landung schaute ich mir die Situation genauer an: Die Hochspannungsleitung welche parallel zur Landerichtung verlief hatte einen Abzweiger welcher in einem rechten Winkel zum nah gelegenen Dorf führte. Dieser Abzweiger war praktisch nicht sichtbar da der nächste Mast in einer Ent-

fernung von mind. 200m im Gebüsch stand. Das Gebiet meines Landefeldes wird bei Hochwasser künstlich überflutet, deshalb ist die Leitung so weit freihängend. Zum Glück flog mein Schutzengel wieder einmal schneller als ich. Der „Freiburger“ Wettbewerb ist ähnlich einem RAL in der Schweiz und für jeden der in die Wettbewerbsfliegerei einsteigen möchte ideal. Es hat aber immer auch einige sehr gute Piloten dabei. Ich denke z.B. an den 2-fachen Europameister Erwin Ziegler, der im selben Jahr als er Deutscher Meister in der Standardklasse wurde, hinter mir in Freiburg Rang 2 belegte. Dieses Jahr wurde ich zweiter hinter Henry Romeijn, welcher an der WM in Bayreuth mit der holländischen Nationalmannschaft teilnehmen wird. Falls einer der Berner Segelflieger Interesse hat, kann er sich für weitere Informationen bei mir melden.



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

Gasthof Linde

3126 Gelterfingen
031 819 56 65



Bekannt für Hochzeiten.
Rustikaler Saal bis 150
Personen. Gute und preiswerte
Küche. Beste Empfehlung:
Familie Hofmann

Getränke Hans Hofmann
3126 Gelterfingen
031 819 27 37



in flagranti lys

storen-service ag

Gewerbepark Felsenau

Bern, 031 300 31 31

Für Tips + Trends die Storotheek



repavit – storen erleben.

Roland Käser

CAFE STEIBACH HOLZOFENBÄCKEREI KONFITOREI



3123 BELP
NEUMATTSTRASSE 8
TEL 031 819 15 65
FAX 031 819 15 23

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.