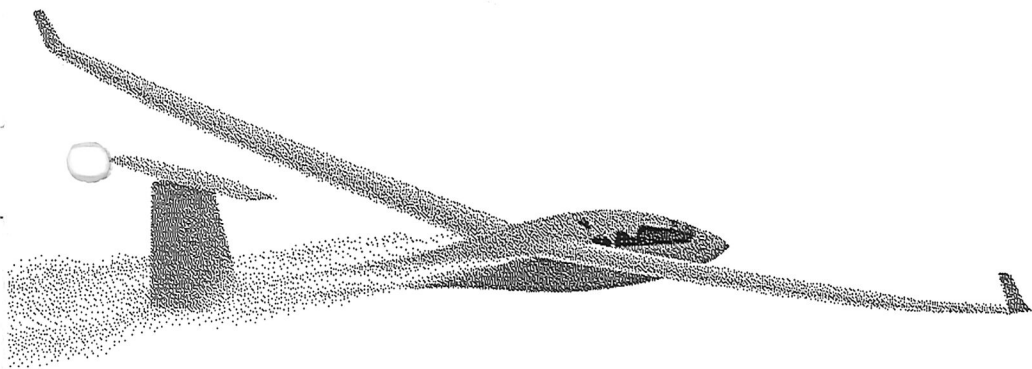


März 2000



Glider
NEWS

SEGELFLUGGRUPPE BERN

Tätigkeitsprogramm 2000

März

03. 19.30 Uhr Hauptversammlung, Rest. Linde, Belp
 18. 09.00 Uhr Montage, Pilotenrapport
 11.00 Uhr Schleppiloten-Rapport
 19.00 Uhr Ansaufen

Mai-Juni

- n. Publikation Testatkurs
 n. Publikation Intensivkurs Schulung allgemein
 24.5 – 4.6 Schweizermeisterschaft 2000 - Einsätze für alle Piloten!

Juni - Juli

- 24.6. - 22.7. Saanenlager
 15.7. Saanenlagerfest
 22.7. 18.00 Uhr Schlussbräteln Saanenlager

August

23. 19.00 Uhr Grillparty Berner Aero Club

September

- 15./16. 09.00 Uhr Windentage mit Ziellandekonkurrenz
 16./17. 09.00Uhr Windenstarts für das Publikum

Oktober

Exkursion auf den Mont Soleil mit Fritz Bhend

November

18. 09.00 Uhr Demontage
 19.00 Uhr Absaufen

Dezember

28. 19.00 Uhr Altjahresapéro und Essen mit Gästen

Dez. 00 bis März 01 Weiterbildungsthemen nach spez. Ankündigung

März 2001

02. 19.30 Uhr Hauptversammlung SG Bern
 14. 09.00 Uhr Montage, Pilotenrapport
 11.00 Uhr Schleppilotenrapport
 19.00 Uhr Ansaufen

Genehmigt vom Vorstand am 24 Januar 2000 - vorbehaltlich der Genehmigung durch die HV

Liebe Mitglieder, liebe Freunde der SG Bern

Die Winterszeit hat uns heftige Stürme beschert, nicht nur den Lothar. Auch Teile unseres Vereins wurden von einem

Orkan der Entrüstung erschüttert, Stichwort Saanenlager.

Für die Richtungsweisung und die Zukunft des Vereins ist vor allem der Vorstand verpflichtet. Der Vorstand hat sich nach den Bedürfnissen der Mitglieder zu richten. Dies hat der Vorstand bis jetzt, innerhalb unserer demokratischen Regeln, recht gut wahrgenommen und daran wollen wir auch weiterhin festhalten. Was aber, wenn die Kommunikation vom Vorstand zur Gruppe nicht oder nur mangelhaft funktioniert?

Dann kann es passieren, dass kleine Probleme plötzlich zum „Lothar“ werden und direkt Betroffene versuchen, Unterstützung beim „Bund oder den Kantonen“ zu erhalten, und dass das Gespräch mit dem Vorstand zunehmend schwierig wird.

Für die Kommunikatiospanne in Sachen Saanenlager übernehme ich die volle Verantwortung. Wir werden versuchen es künftig besser zu machen.

An dieser Stelle möchte ich eine Lanze brechen für

Verständnis, Toleranz und Kameradschaft.

Es kann schon mal passieren, dass „man“ sich zuwenig Zeit nimmt für echte Anliegen und für handfeste, alles umfassende, völlig durchdachte Erklärungen. Ich bitte deshalb um Nachsicht für Vereinsmitglieder, welche neben dieser ehrenamtlichen Tätigkeit noch voll im Berufsleben stehen.

In der Zeit der Internet-Kommunikation besteht nach wie vor die Möglichkeit, via Telefon oder persönlichen Kontakt in kameradschaftlicher Weise das Gespräch für Fragen und konstruktive Kritik zu suchen. Wir sind (fast) immer für euch da!

Das sind meine persönlichen Anliegen für das kommende Vereinsjahr. Schwierig?

Allen, die hart an der Realisierung der SM2000 arbeiten, wünsche ich viel Erfolg und Befriedigung, und für die kommenden Saison wünsche ich allen Flugbegeisterten möglichst viele unfallfreie, beglückende Flüge!

Euer Präsi
Peter Dürig

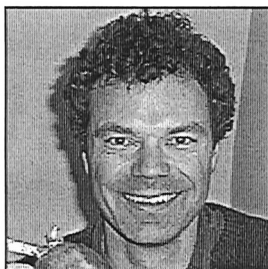


Neue Piloten

Emanuel Denzler

Den Traum vom Fliegen erfüllte ich mir 1987, als ich gerade das Primarlehrerstudium abgeschlossen hatte. Mein neues Hobby übte ich in der Segelfluggruppe Winterthur aus.

Von besonderem Interesse waren für mich als Bergsteiger natürlich die Alpen. Diese sind von Winterthur aus nicht an jedem Wochenende zu erreichen und so dauerte es einige Jahre, bis ich zum ersten Mal die Churfürsten und später den Bian-



cograt unter den Flügeln hatte. Das unbeschreibliche Gefühl kennt ihr alle...

Im Alter von 28 Jahren habe ich noch eine Zweitausbildung als Orgelbauer absolviert und nach einem längeren Aufenthalt in den USA arbeite ich nun für die Firma Wälti in Gümligen.

Ich freue mich, ab Frühjahr in der SG Bern mittun zu dürfen und warte schon jetzt gespannt auf die erste Thermik in Flugplatznähe.

2

Renato König

Als neues Mitglied der SGB möchte ich mich kurz vorstellen.

Meine Liebe zur Fliegerei reicht schon Jahre zurück. Ich bin seit 1979 aktives Mitglied der Modellfluggruppe Bern.

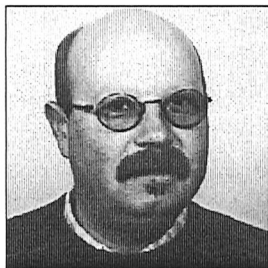
Die Ausbildung zum Segelflieger habe ich im Juni 1992 in Bellechasse begonnen und im August 1993 abgeschlossen.

Durch mein Hobby bin ich zu meinem heutigen Beruf als Filialleiter eines Modellbaugeschäfts gekommen. Dadurch habe ich täglich mit der Fliegerei zu tun.

So bin ich für viele Segelflieger, die

zwischendurch noch Modellsport betreiben, kein Unbekannter.

Zum Schluss möchte ich es nicht unterlassen Euch allen eine schöne Flugsaison zu wünschen.



Alter: 47 Jahre
Zivilstand: verheiratet
Beruf: Filialleiter
Wohnort: Bern
Hobbys: Segelfliegen, Modellsport, Musik

Jahresbericht 1999

Präsidium

Die Segelfluggruppe Bern darf auf ein erfreuliches Jahr zurückblicken. Erfreulich in Bezug auf den Flugbetrieb, die Flugzeugflotte, den Schülerbestand und die Infrastruktur.

Dank der Reinvestition des Vereinsvermögens dürfen wir auf eine der modernsten Flugzeugflotten der Schweiz stolz sein.

Höhepunkte in der Saison 1999 waren wieder das

Saanelager mit der Inbetriebnahme des neuen Doppelsitzers Orion und die 70-Jahr Jubiläumsfeier des Flugplatzes zusammen mit unseren Windentagen. Beides Anlässe, an denen die Kameradschaft zum tragen kam und den Beweis für den guten Geist in der SG lieferte. Nicht zu vergessen ist dabei auch der Ersteinsatz und die Inbetriebnahme unserer DG 800 S im Herbst 99.

Der Schleppeinsatz unseres Falken hielt sich in bescheidenem Rahmen. Er hat sich aber bestens als Spitzenbrecher bewährt und dürfte in der nächsten Saison noch vermehrt zum Einsatz gelangen. Umsomehr wurden aber die guten Reiseeigenschaften des Falken genutzt, und er hat sich als „gutes Pferd im Stall“ positioniert.

Die Vorstandsarbeit verlief in den verschiedenen Ressorts mit der vorgese-

henen Intensität. Dazu mehr in den nachfolgenden Berichten der Ressortleiter.

„Lärmpolitische“ Kontakte und Aktivitäten mit dem Berner Aeroclub in Sachen Information wurden eingeleitet und kommen erstmals im Vorfeld der SM2000

zum Tragen.

Immer wieder wurde unsere Home Base auch andern Benutzern zur Verfügung gestellt und der Kontakt zur nichtfliegenden Bevölkerung gepflegt.



Im Ausblick auf die kommende Saison ist sicher die SM 2000 das Ereignis des Jahres der SG Bern. Hier hoffe ich auf den selbstlosen Einsatz aller Mitglieder und ich bedanke mich schon jetzt dafür, wie auch für den Einsatz der vielen Vereinsmitglieder im vergangenen Jahr! Uns im Vorstand motiviert dieses Engagement immer wieder, für den Verein das Beste zu geben!

Peter Dürig

Sekretariat / Buchhaltung

Eigentlich könnte man auch fürs 1999 den Satz gelten lassen: „business as usual“.

Rückblickend hat mir die Arbeit im Vorstand und in meinen zwei Ressorts sehr viel Spass bereitet. Dabei durfte Ich wieder auf ein gut eingespieltes Team zählen. So bereitete Hans-

ruedi Schmid die Rechnungsdaten jeweils sehr gut vor, so dass diese fast von alleine in die Buchhaltung „flossen“. Traten einmal Probleme auf oder hatte unser „flexibles“ Tar-

4 rifsysteem wieder einmal eine exotische Konstellation generiert, war Kari Weber stets zur Stelle um den „Bock“ in kürzester Zeit zu beheben und dabei immer noch 2-3 weitere Features einzubauen. Daniel und seine Kinder waren dann in den Startlöchern, wenn es galt die Versände zusammenzustellen und zu verpacken. In der Hektik des Gefechtes lief leider auch ein paar mal etwas schief, wofür ich mich bei allen entschuldigen möchte. Konstruktive Kritik und Verbesserungsvorschläge nehme ich immer gerne entgegen, aber die (zum Glück) seltenen Pauschalurteilungen lassen mich manchmal nicht nur an meinem IQ zweifeln. Da sind wir dann auch bei den paar wenigen Wehmutstropfen angelangt. Ich wünschte mir manchmal mehr Zeit, um mich intensiver mit den Angelegenhei-



ten der SG zu beschäftigen. Aber eben, nebenbei hat man ja auch noch ein „Hobby“ namens Job.

Der Abschluss 1999 ist erfreulich ausgefallen. Trotz dem nicht gerade üppigen Streckenflugwetter, einem (in Teilen) etwas verregneten Saanenlager und gesenkten Tarifen können wir ein posi-

tives Resultat ausweisen. Die Sparpolitik und die Sensibilisierung aller Beteiligten, dem z.T. aufwendigen (aber nicht kosten-generierenden) Suchen nach „günstigen“ Lösungen und die Spenden des

Sporttoto haben zum Resultat beigetragen. Der Orion und die DG800 hinterliessen erwartungsgemäss ihre Spuren in der Rechnung und trugen wesentlich dazu bei, dass das Investitionsvolumen auf fast Fr. 300'000 gestiegen ist. Details zur Rechnung gibt's an der HV.

Allen Mitgliedern wünsche ich gute Gesundheit und eine erfolgreiche Saison 2000.

Stefan Honegger

Cheffluglehrer

Schulung

Im Frühling 99 haben wir einen überraschenden Ansturm von neuen Schülern erlebt.

Diese für die SG erfreuliche Entwicklung war für die Schüler teilweise weniger erfreulich, weil sie nicht immer

gewünschten Masse zu ihren Flügen kamen. Auch für die Fluglehrer, welche teilweise fünf und mehr Schülern gegenüber standen, war es eine grosse Herausforderung.

Als gute Lösung dieses

Problems konnten Intensivwochen durchgeführt werden. Eine Woche im Juni und eine im Oktober wurde reg genutzt.

Ich danke hier allen Fluglehrern und Schleppiloten, die mitgeholfen haben. In der kommenden Saison wollen wir mit dieser Art von Ausbildung weiterfahren.

Die Schulung nach dem neuen RFP kam im vergangenen Jahr erstmals voll zum tragen. Erste Erkenntnisse sind die Tatsache, dass die Ausbildung anspruchsvoller geworden ist, sowohl für die Schüler als auch für die Fluglehrer. Bis zur Brevetierung dauert es jetzt etwas länger.

Dies und das eher schlechte Wetter waren die Gründe, dass im letzten Jahr kein Schüler seine Ausbildung abschliessen konnte.

Mit dieser Ausbildung haben unsere Neumitglieder allerdings einen gut gefüllten Rucksack und können, schon kurz nachdem sie ihre Lizenz in der Tasche haben, mit Flugzeugen fliegen, von denen wir vor wenigen Jahren 100 Flugstunden lang nur träumen konnten! Wir beginnen die Saison 2000 mit 18 Schülern, weiterhin eine Herausforderung für die 14 Fluglehrer...



Flugbetrieb

Das Wichtigste zuerst: Unser Flugbetrieb verlief im vergangenen Jahr unfallfrei. Das kommt nicht von

selbst! Segelfliegen ist grundsätzlich nicht ungefährlich und will seriös betrieben werden. Wir wollen und müssen uns auch in Zukunft alle Mühe geben und weiterhin unserer Selbstverantwortung bewusst sein. Die gründliche Vorbereitung auf jeden Flug kann uns niemand abnehmen.

Leider hielt sich das Wetter nicht an die Szenarien, die ich mir im Winter ausgedacht hatte. Die grösseren (segelfliegerischen) Träume wollten einmal mehr um eine Saison verschoben werden. Dass es auch anderen Piloten so erging, zeigt ein Blick auf die Rangliste des Nationalen Segelflugwettbewerbs. Hier fällt mir negativ auf, dass die Namen von Berner Junioren fehlen. Ich will versuchen, in diesem Bereich etwas zu in Gang zu bringen. Mit unseren zwei Leistungsdoppelsitzern haben wir jetzt die

materiellen Grundlagen, um unseren Nachwuchs zu animieren.

Ich danke allen, die durch ihr diszipliniertes Verhalten zu unserem sicheren Betrieb beigetragen haben. Macht weiter so! Die anderen, die ihr Glück strapaziert haben, möchte ich aufrufen, selbstkritisch Bilanz zu ziehen und Korrekturen einzuleiten. Die Physik ist für alle gleich und sie kennt die Todesstrafe...

Roland Bieri

Infrastruktur

Nach Beendigung des Anbaus der Villa Thermik 1998 ging es nun um den Neubau unserer

Pergola, nach dem Motto grösser, schöner, transparenter! Obschon die Konstruktion durch Profis erstellt wurde, möchte ich all den Mitgliedern, die mich bei kleineren Arbeiten tat-

kräftig unterstützt haben, meinen Dank aussprechen. Die Verglasung ist übrigens ein Geschenk von Hubert!

Schon hoffte ich auf etwas Ruhe, da fasste ich vom Präsidenten den tollen Job, mit ihm für das Fest „70 Jahre Belpmoos“ sämtliche Parkplätze zu verpflocken und zu umzäunen. Dank der Hilfe von einigen Unentwegten gelang es mir, diese Übung kurz vor dem Einachten zu vollenden. Nach drei 12-

Stunden-Tagen war dann die ganze Installation wieder verschwunden...

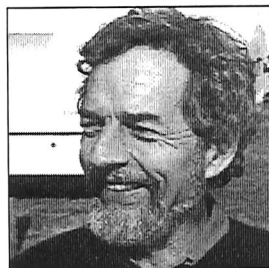
Da unser neues „Job-Management“ noch in der Versuchsphase steckte, wurden wiederum zwei Bautage durchgeführt. Der erste ging fast im Dauerregen unter, doch liess es sich ein harter Kern von 15! Teilnehmer(innen) nicht nehmen, zum Schluss eine gute Bratwurst zu verzehren.

Der zweite Bautag fand bei sehr schönem Wetter statt, mit recht guter Beteiligung und grossem Einsatz! Leider verletzte sich kurz vor Feierabend Max Fischer am Kopf. Er wurde sofort von unserem Arzt Bernhard sehr gut betreut und ins Spital eingeliefert. Kurz darauf schnitt sich dann noch Albi mit der Hekenschere in einen Finger, so dass auch

er noch im Spital landete! Da Willy Wittwer vor dem Winterbetrieb die „Vorhang-Werkstatt“ für die Motorflugzeug-Wartung zügeln und mit einem Warmluft-Ofen beheizen wollte, musste ich noch

rasch einen neuen Abluft-Kamin organisieren, bevor ich mich in den „Winterschlaf“ begeben konnte.

Marc Berthoud



Motorflug:

Die Saison 1999 begann am 13. März Ordnungsgemäss mit dem Pilotenrapport sowie einigen Checkflügen. Während dem Saanenlager und an segelfliegerisch schlechten Tagen wurde die Zeit zur Motorflugausbildung, Trainings- und Checkflügen genutzt. In der zweiten Saisonhälfte, welche hauptsächlich durch die Windentage, die 70 Jahre-Belpmoos-Feier sowie eine Intensivwoche geprägt wurde, konnten einige Nachzügler - leider nicht alle - ihre Checkflüge absolvieren. Gleichzeitig werden die Anstrengungen der Motorflugunterhaltsgruppe verdankt. Paul Keller

Job-Manager

Das Jahr 1999 wurde als Versuchsjahr in Bezug auf das Jobmanagement ausgeschrieben. Als Job-Manger war es für mich nicht ganz einfach, die geleisteten Arbeitseinsätze, die in der SG-Bern anfielen, zu erfassen. Ich habe versucht einen ersten Schritt in diese Richtung zu tun. All jenen möchte ich ein herzliches Dankeschön aussprechen, die mich bei meiner Arbeit unterstützt haben.



Am 13.03. war es wieder einmal soweit, Montage war das magische Wort. Leider sollte es sich erweisen, dass das Jahr 1999 nicht gerade als das Hammerjahr in die Geschichte eingehen wird.

Mit der Demontage am 13.11. war die Flugsaison leider ohne allzuvielen Höhepunkte zu Ende. In dieser Zeit wurden total 4436 Arbeitsstunden ausgewiesen, wobei die Sparte In-

frastruktur und Vereins-Arbeit mit 931 Std. sowie der Sonderanlass 70 Jahre Berner Aeroclub inkl. Windentage mit 700 Std. (freiwillige Helfer nicht eingerechnet) einen grossen Anteil ausmachte.

Im Winterbaubetrieb werden die letzten Arbeiten ausgeführt, so dass es am 18.03. mit bestens gewarteten Segelflug- und Motorflugzeugen wieder heissen kann Montage.

Wenn ich auf die vergangene Saison zurückblicke denke ich an jene Mitglieder, die meist im stillen ein enormes Arbeitspensum leisten.

Was wäre unsere SG Bern ohne ein Aschi, um nur einen Namen zu nennen.

Ich bin überzeugt, dass wir mit einer guten und konstruktiven Zusammenarbeit unsere schöne und faszinierende Sportart

auch in der kommenden Saison in vollen Zügen geniessen werden.

Ein ereignisreiches Jahr steht uns bevor. Um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten ist Deine Mithilfe erforderlich.

Mit den besten Wünschen für viele tolle und unfallfreie Flüge wollen wir gemeinsam die nächste Saison beginnen.

Andreas Trüssel

Arbeitseinsätze

Flugdienstleiter	728 Std
Fluglehrer	608 Std.
Barackenchef	312 Std.
Schleppilot	632 Std.
Windentage	700 Std.
Bautage	186 Std.
Vereinsarbeiten und Infrastruktur	31 Std.
Demontage	327 Std.
Total	4436 Std.

Kassier

Unser neues Abrechnungs- und Verwaltungsprogramm „Dädalus“ hat sich trotz unseren sehr komplizierten Mitgliederstrukturen und Verrechnungsmöglichkeiten während der vergangenen Flugsaison sehr bewährt. Modifikationen und Verbesserungen wurden durch den „geistigen Vater“ des Programms, Karl Weber, laufend entwickelt und an uns weitergegeben. Für sein enormes Engagement im Dienst der SG-Bern danke



ich ihm auch an dieser Stelle und im Namen des Vorstandes der SG sehr herzlich. Für einige wenige Fehlfakturierungen, die uns durchgingen, ersuche ich die Betroffenen um Verständnis und bitte um Entschuldigung für die Umtriebe, die ihnen dabei entstanden. Ich hoffe, dass wir alle Fehler erfassen und bereinigen konnten.

An dieser Stelle möchte ich erneut alle Aktiven daran erinnern, dass nur lesbare und lückenlos geführte Startlisten Klarheit in der Abrechnung schaffen und der SG die benötigten Geldmittel zuführen. Ich danke allen Startlistenführern die sich bemühen, dem Kassier gute Grundlagen für eine korrekte Rechnungsstellung zu liefern.

Als Ergänzung noch einige statistische Angaben:

Passivmitglieder	85
Gönnermitglieder	21
Total aktive Piloten	113
-davon mit Einzeltarif	22
-davon mit SG-Pauschalen	54
-davon mit privat-Pauschalen	37
Schüler	17
-davon mit Schülerpauschalen	13

Zum Schluss ersuche ich alle SG-Mitglieder, die für die Flugsaison 2000 eine Änderung ihres Mitgliederstatus beabsichtigen, mir dies schriftlich bis spätestens 2 Wochen nach der HV, das heisst bis zum 18.03.2000, entweder per Post, FAX

(031/971 48 41), E-Mail (hansrudolf.schmid@bluewin.ch) oder über den Startlistenbriefkasten in der Villa Thermik kund zu tun.

Sehr wichtig für unsere Schüler: Da ich den Ausbildungsstand der Schüler nicht kenne, muss mir jeder Schüler, der wieder die Schulungspauschale (ganzes oder halbes Jahr) lösen will, dies auch mitteilen, sonst wird automatisch im

Einzeltarif abgerechnet.

Ich wünsche uns allen auch weiterhin viele schöne und unfallfreie Flugerlebnisse verbunden mit guter Kameradschaft.

HR Schmid

Statistik 1999 - Gruppenflugzeuge

Immatrikulation	Typ	Starts		Flugstunden
		WS	FS	
HB - 663	Ka 8		18	17.27
HB - 664	RL	44	2	2.59
HB - 701	Ka 8		32	45.17
HB - 1103	B 4		85	94.24
HB - 1125	B 4		77	84.09
HB - 1766	ASK 21	60	328	160.43
HB - 1811	ASK 21	59	296	146.09
HB - 1861	DG-300		85	132.58
HB - 1950	DG-300		46	79.27
HB - 1984	DG-300		37	61.45
HB - 3022	Discus		52	95.30
HB - 3043	Discus		52	99.31
HB - 3044	Discus 3		47	107.14
HB - 3131	Duo Discus		115	184.23
HB - 3292	DG-Orion	37	143	106.11
HB - 3299	DG-800 S		12	10.04
Total		203	1427	1421.11

Motorsegler HB-2280 Reise 357 St. 147.38h Schlepp 63 St. 15.24h

Schleppflugzeuge

HB-EUW Reise 54 St. 40.34h Schlepp 908 St. 120.45h
 HB-KIV Reise 31 St. 6.57h Schlepp 752 St. 114.03h

Privatflugzeuge

Immatrikulation	Besitzer	Starts	Flugstunden
HB - 742	P. Böhlen	19	92.35
HB - 982	G. Guggisberg	12	25.49
HB - 1043	M. Berthoud	10	17.18
HB - 1058	U. Siegrist	9	33.41
HB - 1070	W. Hofer	12	30.29
HB - 1177	H. Neracher	7	26.22
HB - 1199	L. Grundbacher	13	26.37
HB - 1218	A. Burri	3	3.44
HB - 1279	E. Nyffenegger	15	35.04
HB - 1357	H. Schaller	8	33.34
HB - 1537	E. Lobsiger	5	6.11
HB - 1787	K. Kopp	5	20.07
HB - 1803	M. Zumbrunnen	12	43.09
HB - 1806	H. Nietlispach	3	12.13
HB - 1830	E. Inäbnit	17	37.36
HB - 1877	R. Vögeli	5	9.29
HB - 1934	G. Bühler	6	13.16
HB - 1960	F. Krebs	23	86.44
HB - 1983	A. Kiener	26	76.29
HB - 1989	A. Hirzel	16	63.24
HB - 2163	J. Lehmann	5	3.44
HB - 2164	U. Wehrli	22	71.02
HB - 2307	U. Husy	16	47.19
HB - 2312	S. Honegger	26	102.39
HB - 2323	F. Wild	34	80.28
HB - 2340	F. Krebs	20	84.16
HB - 3045	A. Winet	15	56.45
HB - 3202	J. Beutler	7	17.45
HB - 3210	E. Rupp	23	74.38
HB - 3280	D. Heugel	10	28.11
Total		404	1260.38

Es sind nur die Daten der Starts ab Bern/Saanen erfasst.

Material

Auf ein unfallfreies Jahr zurück zu blicken gibt dem Chef Material immer ein gutes Gefühl. Die Papiere sind nachgeführt, gültig und am richtigen Ort.

Die Segelflugzeuge jedoch erlitten während der Saison sichtbare und zum Teil versteckte Mängel.

„Mann/Frau“ will fliegen und nicht zuerst putzen oder ein Werkzeug zur Hand nehmen. Der nächste verfügbare, äusserlich ganze Flieger wird benutzt. Keine Verantwortung übernehmen, man könnte ja etwas falsch machen. Das waren meine Worte vor einem Jahr. Hat sich vieles geändert, oder blieb alles beim alten? Die Idee, unsere Flugzeuge mit einer kleinen Wartungsscrew zu warten hat sich aus meiner Sicht mehr als gut erwiesen.

In diesem Winter arbeiteten folgende Gruppen:

Leitung:

Alex Husy Motorflug, Willy Wittwer /Stv. P.A. Walther Segelflug

Wartung:

K. Kopp, B. Hermann, M. Jäggi, M. Schütz, A. Winet, G. Bühler, M. Rolli, P. Ryser, F. Robbiani, F. Wild, Ma.+Mi. Wild, W. Böhlen, H. Michel, E. Fahrni, HP. Köller, W. Hofer, K. Messerli, H. Fankhauser.

Instrumente:

J. Beutler, A.+Chr. Walther.

Anhänger:

A. Trüssel, P. Michel, R. Holdener.

Capots:

Fr. Soltermann, A. Leutenegger.

Sauerstoff: U. Wehrli

Ladestationen: A. Rieder

UHU: E. Nyffenegger

Stand der Arbeiten Ende Januar:

- Robin für Testflüge (mit bleifreiem Benzin) bereit.

- Husky zur Wartung in neuem geheiztem Raum.

- MS nach wie vor in Betrieb. Kuno Ernst hat sein Amt, Götti MS, an HP. Köller übergeben. Vielen Dank, Kuno für den Einsatz.



Für die Zukunft wünsche ich, dass Schadenmeldungen sofort an HP. Köller oder an mich gelangen. Sprüche wie: „Das ist schon lange so“ – sollte es nicht mehr geben.

- Die Kunststoffflieger sind gewartet. Bei der ASK 21 HB-1811 wurden die Anschlussbeschläge am Höhensteuer ausgewechselt. Orion und DG 800 wurden im Instrumentenbereich unserem Standard angepasst. Der Logger der DG-800 kann nun auch in den anderen Leistungsfliegern benutzt werden. Schulung mit J. Beutler nicht verpassen.

- Die Holz- und Blechflugzeuge werden ab Februar gewartet.

Allen Chrapffern herzlichen Dank und allen die von uns Chrapffern profitieren unfallfreie Flüge im 2000.

Willy Wittwer

Public Relations

Die Haupttätigkeit lag auch in diesem Jahr in der Redaktion und Produktion der Glider News. Der Aufwand pro Ausgabe liegt bei rund 20 Stunden. Das Überarbeiten aller Texte (so wenig wie möglich - so viel wie nötig) erfordert dabei den grössten Aufwand. Ich finde es toll, dass nach wie vor, meist unaufgefordert, viele interessante Beiträge bei mir eintreffen. Einzig schöne oder lustige Bilder sind noch zu selten. Diese per E-mail zu senden ergibt meist zuweilen gute Ergebnisse. Ich scanne und überarbeite die Fotos besser selber (Dateigrösse für ein Normalbild rund 1,5 MB).

Die Betreuung unserer Homepage wurde immer mehr von Stefan Honegger übernommen. Es ist sofort ersichtlich, mit welchem Geschick und mit wieviel Herzblut er dieses Hobby ausübt. Bravo und vielen Dank!

Ab Mitte Jahr begannen sehr zeitaufwändige Aktivitäten in Sachen PR für die SM 2000. Zum Glück wurde ich tat-

kräftig unterstützt von Dani Honegger, Peter Dürig und Rolf Ellwanger, insbesondere was die Anfragen an die Mitglieder des Patronatskomitees und die mühsame Suche nach Sponsoren betraf. Unterdessen konnte ich weitere gutmotivierte Mitarbeiter um mich scharen, so dass das Ganze zu bewältigen sein wird.

Die ersten zwei Februarwochen steckte ich tief im Sumpf von Computerproblemen. Immer wieder Festplatte grundformatieren, Windows und alle Programme laden, und wieder neue Probleme. Zu guter Letzt meldete ein hässliches Ge-

räusch von der Backup-Festplatte, dass ein grundlegender Eingriff unumgänglich sei. Dank Stefan und seinem Speziale Service hatte ich bereits am nächsten Tag einen neuen PC. Er hat mich vor dem völligen Zusammenbruch gerettet... Zum Glück hatte ich alle Daten einwandfrei gesichert!

Allen eine gute Saison frei von diversen Crashes - Vorsorge und Vorsicht mit-



Schweizermeisterschaft

Helferaufruf

Liebe Segelfliegerinnen

Liebe Segelflieger

Unser Verein hat am 14. November 1998 (es ist schon lange her!) praktisch einstimmig beschlossen, die Schweizermeisterschaft im Mai 2000 auf unserem Platz durchzuführen.

Dieser Termin rückt nun mit riesigen Schritten näher und das ganze OK-Komitee arbeitet fieberhaft an der Ausarbeitung der Konzepte. Wir rechnen mit rund 65 Piloten in 3 Wettbewerbsklassen.

Nun zu meinem Aufruf. Ich möchte Euch alle aufmuntern und bitten, nach euren Möglichkeiten an dieser Schweizermeisterschaft tatkräftig mitzuhelfen. Es ist eine alte Tatsache, dass das

gute Gelingen von uns allen abhängt. Ich danke denen, die sich in irgendeiner



Form angemeldet haben, bereits eingeteilt sind oder in einem Ressort schon an der Arbeit sind.

Alle Kolleginnen und Kollegen welche noch „Kapazitäten“ frei haben, bitte ich, sich mit einem Ressortleiter (je nach Zuneigung des Ressorts) in Verbindung zu setzen, um eure Hilfeleistungen koordinieren zu können.

Ich danke Euch persönlich und im Namen des OK für eure Mithilfe ganz herzlich.

Dani Honegger

Ressort	Leiter	Tel. Privat
Jugendtag	Hannes Beutler	031 / 931 89 87
Infrastruktur	Pierre-André Walther	031 / 961 31 02
Flugbetrieb	Ueli Christen	031 / 951 48 75
Auswertung	Franz Wild	033 / 961 31 02
PR / Presse	Christoph Hammerschlag	031 / 819 35 58
Sekretariat	Fritz Soltermann	031 / 981 05 30
Festbetrieb	Ursula Husy	031 / 932 17 71

Mitteilungen des Cheffluglehrers

Sicher seid ihr auch alle daran, Pläne zu schmieden unter dem Motto: höher, weiter, schneller... das Wetter wird ja sicher dieses Jahr endlich wieder mal besser!? Weil eine gute Vorbereitung schon die halbe Arbeit ist, folgt wieder eine Checkliste als Hilfsmittel für den Saisonstart (die nach Bedarf noch mit persönlichen Punkten ergänzt werden kann).

Vor dem ersten Flug:

- Kontrolle des Ausweises (ist er noch gültig?)
- Trainingsstand: gesetzl. Mindesttraining; für Passagierflüge und für Fluglehrer: 3 Landungen in den letzten drei Monaten
- Kontrollflüge: gruppeninterne Vorschriften beachten, Checkflug für Motorflug- und Motorseglerpiloten im Laufe des Jahres
- Flugverfahren und Notverfahren repetieren
- Flughandbücher studieren, Eigenheiten der verschiedenen Typen kennen

Für die ersten Flüge:

- Vor dem Flug kein Zeitdruck!
- Aussencheck sehr seriös machen. Alle Flugzeuge sind mit Werkzeugen „behandelt“, zerlegt und wieder montiert worden. Diesen Maschinen vertraut ihr euer Leben an. Ich versuche mir jeweils vorzustellen, wie ich im Fluge auf die Adler wirke, die schon mit mir kreisten. Mein

Flugzeug ist für die ein Vogel – und ich bin ein Teil davon!

Der andere Teil ist das, was ich beim Check anschau, anfasse und versuche zu „erfassen“!

- Auch ein Absaufer ist ein Trainingsflug mit einer Landung! Deshalb jede Gelegenheit zum Fliegen nutzen.
- Speziell für Piloten, die Flugzeuge einfliegen: Das Wichtigste ist Luftraumüberwachung! Das Zweitwichtigste sauber fliegen, und dann kommt erst das Formular. Im Flug so wenig wie möglich schreiben.

Kontrollflüge:

1. Ziel der Kontrollflüge:
 - Erhalten eines minimalen Anforderungsprofils im Sinne der Flugsicherheit
 - Einhalten von operationellen Verfahren (v.a. Mose und Motorflug)
 - Vermittlung neuer oder geänderter Verfahren
 - Saubere Checklistenarbeit (alle Kategorien)

2. Segelflug (Weisung 1, 3.1)

Kontrollflug **vor dem erstem Flug** für Piloten mit einer Gesamterfahrung von weniger als 350h und/oder weniger als 10h im Vorjahr. Kontrollflüge mit Motorsegler oder Motorflugzeugen gem. Weisung 4 oder 5 können auch für den Segelflug angerechnet werden.

3. Motorsegler der SG (Rotax-Falke) (neu

in Weisung 4)

Ab dieser Saison müssen alle Piloten, die den Rotaxfalken fliegen, einmal pro Kalenderjahr einen Kontrollflug absolvieren. Der Grund ist der, das die Bedienung mit dem Verstellprop etwas anspruchsvoller geworden ist und deswegen auch mehr Fehler gemacht werden (können).

Ablauf: Das Programm des Checkfluges beinhaltet einen Flug, in dem die ganze Checkliste mit allen Manipulationen durchgespielt wird, inklusive Bedienung der Instrumente (Funk, Transponder usw.). Schwerpunkte sind auch technische Besonderheiten (Propellerverstellung, Masse, Zuladung, Ölstandskontrolle, Notverfahren usw.). Dieses Minimalprogramm kann auf Wunsch erweitert werden (anfliegen eines anderen Platzes, Schleppverfahren usw.). Euer Fluglehrer wird euch ein ausführliches Briefing liefern.

Kontrollflüge auf Motorflugzeugen gem. Weisung 5 können auch für den Motorsegler angerechnet werden.

4. Motorflug (Weisung 5, 4.)

Kontrollflüge auf dem Motorsegler gem. Weisung 4 können für den Motorflug angerechnet werden. In diesem Falle muss der Mose-Checkflug von einem Motorflug-Checkpiloten abgenommen werden.

5. Kontrolle

Als Fälligkeitsüberwachung für die Kontrollflüge wird eine Liste angeschlagen,

auf der für alle Piloten der SG Bern die Fälligkeiten ihrer Kontrollflüge aufgelistet sind. Auf der Liste werden – wie jetzt schon für Motorflugpiloten üblich – absolvierte Kontrollflüge vom Fluglehrer visiert. Wer auf der Liste eingetragen ist und keinen Kontrollflug machen muss, zeigt sein Flugbuch einem Fluglehrer und lässt sich dies auf der Liste bestätigen.

Testatwesen

Es ist zwar schon alt, aber immer noch quicklebendig und es verändert sich im gleichen Masse wie unser Flugzeugpark. Mit der neuen amtlichen Prüfung werden unsere Youngsters praktisch sofort nach der Prüfung mit Kunststoffesitzern fliegen können. Die Weisungen 3 (Testatwesen) und 6 (Weiterbildung) wurden letztes Jahr diesen Gegebenheiten angepasst. Ich verzichte hier auf eine Wiedergabe, ihr habt sie alle erhalten oder sie sind auf unserer Homepage abrufbar. Das Testatblatt wird gerade angepasst – ihr erhaltet also schon wieder ein neues! Ich bitte euch, gelegentlich das alte bei einem Fluglehrer umzutauschen. Der letzte Testatpunkt ist jetzt übrigens der FAI-300er. Die Testatpunkte können im Wesentlichen 1:1 vom alten auf das neue Testatblatt übertragen werden (Testat 9 alt kommt neu ins Testat 6). Wer gemäss altem Testatreglement alle Testate erfüllt hat, geniesst weiterhin freies Streckenfliegen unter Vorbehalt von Testat 6. Voilà, das war's. Für Fragen wendet euch

bitte vertrauensvoll an mich (am liebsten per e-mail: krbieri@swiss-online.ch). Mir bleibt nur, euch allen pfundige Cumuli und many happy landings zu wünschen.

Roland Bieri

Das Testsystem der SG Bern

Es wird nächstens seit dreissig Jahren in unserer Segelfluggruppe angewendet und so haben die Autoren Ruedi Vögeli, Peter Böhlen und Hans Nietlisbach allen Anlass, sich gegenseitig zu diesem Jubiläum auf die Schultern zu klopfen. Sie vergessen dabei aber nicht, dass die SG Bern durch intelligentes Management und mit ursprünglichen Absichten von den hie und da nötigen Anpassungen den Weiterbildung nach dem Erwerb des Segelfliegerbrevets und der massi-



ven Erhöhung der Flugsicherheit den Dauererfolg sichergestellt hat. Um eine weitere gescheite Verbesserung des Systems anzuregen, empfehlen die Autoren allen Lesern, den nachfolgenden Auszug eines an der letzten Segelflugkonferenz in Murten gehaltenen Vortrages von Emil Blumer einzusaugen und die entsprechende Ergänzung in unserem Testsystem ins Auge zu fassen.

Hier der Auszug:

Gedanken zur Flugsicherheit im Segelflug

Zusammenfassung des Vortrages vom 27.11.99

Eine Auswertung der Unfallstatistik der letzten Jahre zeigt eine hohe Zahl von Unfällen mit schweizerisch immatrikulierten Segel- und Motorsegelflugzeugen. Wird die Anzahl Unfälle auf die geflogenen Flugstunden bezogen, zeigt sich mit durchschnittlich mehr als einem Unfall pro 10'000 Flugstunden ein

sehr hohes Unfallrisiko für den Segelflug in der Schweiz.

Es muss unbedingt eine Reduktion dieses Risikos erreicht werden. Wie wollen wir dies erreichen ?

Die professionellen zivilen und militärischen Luftraumbenutzer sind ebenfalls gezwungen das Flugunfallrisiko zu

reduzieren. Dabei wurden in den letzten Jahren Verfahren der Flugunfall-Prävention entwickelt, die sich sehr gut bewährt haben. Diese Verfahren können auf unsere Bedürfnisse angepasst werden. Ob damit im Segelflug eine Reduktion der Unfälle erreicht wird kann nicht garantiert werden. Wir sind aber gezwungen etwas zu unternehmen und nach Lösungen zu suchen. Warum also nicht die bewährten Verfahren von andern Luft-raumbenutzern übernehmen?

Ich schlage folgendes Vorgehen vor:

1. Sammeln von sicherheitsrelevanten Vorfällen

Nicht nur Unfälle, sondern alle Vorfälle die während des Flugbetriebes geschehen und die mit der Sicherheit in Zusammenhang stehen müssen erfasst werden. Dazu braucht es die Mitarbeit

von allen Segelfliegerinnen und Segelfliegern. Es braucht ein Meldesystem, mit dem die ganze Segelfliegerfamilie Vorkommnisse genau, und ohne eigene Fehler zu vertuschen, melden kann. Nach eigenen Beobachtungen wurden bisher Verstöße gegen die Flugsicherheit möglichst verschwiegen oder/und bestraft. Nicht selten sind die betroffenen Piloten zusätzlich einem langjährigen Mobbing ausgesetzt. Dies müssen wir radikal ändern. Ein brauchbares Meldesystem über Vorfälle im Flugbetrieb ist nur erfolgreich, wenn in den Gruppen und Schulen ein Klima des Vertrauens herrscht, wo Meldungen über Vorkommnisse nicht bestraft werden und wo Piloten, denen "etwas" passiert ist mit Unterstützung und Verständnis rechnen können. Damit ist dann der Weg frei für ein brauchbares Meldesystem.

2. Auswertung



Die Auswertung von Meldungen über sicherheitsrelevante Vorkommnisse im Flugbetrieb muss fachlich kompetent, offen und fair erfolgen. Es empfiehlt sich, diese Auswertung mindestens regional oder besser national durchzuführen. Eine moderne Datenbank ist die Voraussetzung für eine professionelle Erfassung der notwendigen Parameter. Das Ziel der Auswertung ist die Erfassung von Trends, die Erkennung von Schwachpunkten in der Ausbildung, in den Verfahren oder im technischen Bereich.

3. Information

Die gesamte Auswertung ist nur sinnvoll, wenn die gewonnenen Erkenntnisse kommuniziert werden. Die Vorkommnisse sollen nach fachgerechter Bearbeitung allen Segelfliegern und Segelfliegerinnen bekannt gemacht werden. Die amerikanischen Segelflieger benutzen zum Beispiel dazu ihr monatlich erscheinendes "SOARING

MAGAZINE" und das Internet. Gemäss den Erfahrungen der professionellen Luftraumbenutzer haben diese Veröffentlichungen einen sehr positiven Effekt auf die Leser. Alle am Flugbetrieb beteiligten Personen werden sensibilisiert für kritische Situationen und können Gefahren frühzeitig erkennen. Fachkompetente Auswertungen können Hinweise auf Verbesserung der Ausbildung der Verfahren oder der Technik liefern. Eine internationale Zusammenarbeit könnte den positiven Effekt noch verstärken.

Die Umsetzung dieser Vorschläge braucht Veränderungen in den Gruppen und Schulen und im Segelflugverband. Dieser sollte die Koordination übernehmen und die notwendigen Strukturen schaffen. Dazu braucht es viel Aufwand und Geld. Ich bin aber vom Erfolg überzeugt.

18

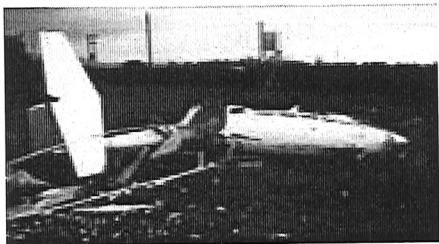
Lightning

Text und Bilder aus dem Internet:

Lightning Turns British "Glider" Into "Faller"

If you've ever had a close call with a building thunderstorm, the just-completed report by the United Kingdom Air Accidents Investigation Branch of a lightning strike to a Schleicher ASK-21

glider makes for interesting reading. For that matter, it makes good reading even if you haven't tangled with a thunderboomer. On April 17, 1999, the ASK 21 launched with an instructor and student from a strip in Dunstable, Bedfordshire, U.K. for its last flight of the day at 16:09 UTC. Thunderstorm activity had been forecast and had developed; a large area of slow-



moving bad weather could be seen to the north of the airport.

The instructor, with 600 hours time in type, flew into a clear area close along the front edge of the cloud, at about 500 feet above its base. As he turned the glider away from the cloud to make his return to the field, the glider was struck by what authorities call a "massive" bolt of lightning. A large BANG! that could be heard in a nearby town was followed by sections of the glider's airframe simply disintegrating.

The instructor told investigators he believes he was knocked unconscious, and when he awoke, realized that he had a "real emergency requiring unpleasant and decisive action." He yelled to his student in the front to abandon the glider, but the student was suffering hearing loss from the lightning strike and didn't respond. Luckily, the student decided on his own that bailing out was the prudent thing to do and departed what was left of the aircraft. The instructor followed, telling investigators he was surprised that he did not have to jettison the canopy.

The canopy was already gone ... fragmented by the lightning strike. Though the bulk of the glider was made of non-

conductive glass reinforced plastic, the overpressure caused by the electricity running through the aileron actuator rods failed the bonded joints and shattered the upper wing skin. The right aileron was never found. There was also damage to the fuselage center section, the right wingtip, areas aft of the main spar, and at the inboard end of both ailerons. The instructor and pilot suffered temporary hearing loss and were covered in soot, but were otherwise uninjured in the strike.



Kurzübersetzung:

Auf einem Schulungsflug in England wurde eine in der Nähe einer Gewitterwolke fliegende ASK 21 vom Blitz getroffen und in Stücke zerlegt. Der Blitz fuhr durch die Querruder-Stangen und liess den Flügel durch Übertemperatur zerplatzen.

Die Piloten retteten sich mit dem Fallschirm. Ausser vorübergehender Taubheit blieben beide im Wesentlichen unverletzt.

Auch Segelflugzeuge ohne Kohlefaser-teile sind also in Gewitternähe gefährdet!

Im Jungfliegeraustausch nach Maryland, Teil II

Von Alain Walther

Am 28. 07. fahren wir wieder einige hundert Kilometer bis zum Hershey-Park im Bundesstaat Delaware. Hershey ist eine Schoggiriegelfabrik, die zwecks Werbung einen Park mit dutzenden Achterbahnen gebaut hat. Die kleinste und am wenigsten schlimme Bahn entspricht etwa der allergrössten am Oktoberfest auf der Wiesn in München. Wir toben uns aus und haben richtig Mühe, in den acht uns zur Verfügung stehenden Stunden alle Bahnen zu bewältigen. So ein Riesending kennen wir hier in Europa gar nicht.

Nach der Rückfahrt verspüren wir alle ein Hungerchen, wir haben den ganzen Tag noch nichts gegessen. Judie führt uns ins vorgesehene Lokal, dass jedoch an diesem Tag geschlossen ist. Auf Initiative Ulrichs essen wir am Flughafen Frederick den obligaten Hamburger, aber erst, als der Koch dazu überredet wurde, seinen Feierabend noch etwas zu verschieben.

29. 07. 1999. Wir fahren einige Stunden Auto bis zum Goddard Spaceflight Center der Nasa. Von hier aus werden das Hubble Teleskope gesteuert und die Kommunikationssysteme aller Raumflüge empfangen, überwacht und nach Houston weitergeleitet. Beschränkt wer-

den hier auch Sateliten gebaut und Astronauten trainiert (Claude Nicollier soll auch dort trainiert haben!) sowie sämtliche Shuttle Instrumente einem Gütetest unterzogen. Wir sehen einen abgedunkelten Raum mit Computerreihen, ein



projizierten Raumkarte mit Satellitenflugrouten und Angestellten, die alles andere tun als sich auf ihre Arbeit zu konzentrieren. Dies ist DER Tempel dieses Nasacenters, hier wird Hubble gesteuert. Es sieht

genauso aus, wie ich mir Houston erträumt habe. Die Führung durch das Nasacenters ist das Exklusivste, was wir während des ganzen USA-Aufenthaltes zu sehen bekommen.

Nach dem Besuch essen wir die grössten Hamburger unseres Lebens. Teller-grosse Brotschichten und daumen-dicke Fleischschichten, 20 cm hoch. Damit hätte die ganze Schweizer Armee genährt werden können, und zwar die von vor der Reform '95.

In Mt. Airy erwartet uns die jährliche Parade. Jeder der will, kann hier mitmachen, sich bejubeln und feiern lassen. Es ist ein Volksfest, jeder Platz an der Hauptstrasse ist ausgebucht. Alles was irgendwie glitzert, glänzt oder viele Lichter hat wird vorgeführt. Traktoren, Feuerwehrautos, Kranken- und Po-

lizeiwagen, Oldtimer, Limousinen und vieles mehr kriecht während über zwei Stunden an uns vorbei. Die Massen toben, es ist noch schlimmer als beim Baseballspiel.

Nach der Parade feiern einige von uns eine Party bei der Gastfamilie von Martin aus Deutschland. Es gibt Bier und Krebse, ein an und für sich komisches Gemisch, das aber grossen Spass macht.

Am 30. Juli steht das langersehnte Segelfliegen auf dem Programm. Um acht verlassen wir das Haus der Longs, nachdem wir uns von der Familie verabschiedet haben. Wir werden für die restlichen Tage an die Ostküste verlegt. Am Flughafen sind wir die ersten. Wir helfen den Fluglehrern schon mal, die beiden stark verschmutzten Twin Astir aus dem Hangar zu schieben. Überall an der Oberfläche entdecke ich Spannungsrisse, im Cockpit vermisse ich die Fallschirme, die durch zwei dicke Kissen ersetzt wurden. Das wird kein sicherer Flug. Besonders geben mir die fehlenden Fallschirme zu denken: Wird denn der Pilotenstolz so beeinträchtigt, wenn man dieses im Segelflug wichtige Rettungsgerät nicht an Bord hat? Die Segelflüge sind sehr kurz, durchschnittlich etwa 15 Minuten. Als ich an der Reihe bin, weise ich in darauf hin, dass ich das Segelflugbrevet und 50 Flugstunden habe und deshalb gerne selber fliegen würde (und v.a. schleppen, den der Piper Pawnee sieht aben-

teuerlich gut aus). Das verunsichert den "Fluglehrer" sehr, aber er gibt nach. Trotzdem erklärt er mir noch einmal genaustens alle Instrumente. Beim Start sinkt der rechte Flügel gefährlich nahe zum Boden. Ich wehre mich mit aller Gewalt bis von hinten ein "Sorry!" ertönt und sich der Knüppel plötzlich butterweich bewegen lässt. Dann haut die Nase nach links ab und das gleiche Spiel wiederholt sich. Ich hatte es schon beim kennenlernen gemerkt: Der Typ hinter mir hat Muskeln wie Schwarzenegger. Nach dem Klinken, übrigens im grössten Sinken der Ostküste geschehen, steuere ich mit 200 (McCready 0) auf eine wunderschöne, schneeballförmige Wolke zu. Dann kommt auch schon die Meldung von hinten: Die Wolke sei ihm nicht schön genug, dort wolle er hin, und er zeigt auf ein graues, ausgefranztes Modell. Ich sei mir sicher, dass meine Wolke mehr ziehe, antworte ich. Plötzlich bewegt sich das Flugzeug auf die andere Wolke zu. Wie gesagt, er ist stärker als ich. Auf dem Weg dorthin geht es steil abwärts. Völlig im Gegensatz zur McCready Theorie und ihm totaler Unkenntnis der Polare dieses Flugzeugs zieht mein "Copilot" die Nase bis kurz vor die Abreissgeschwindigkeit hoch. Ich sehe den Boden richtig auf mich zukommen als ich mit aller Gewalt den Knüppel wieder nach vorne drücke. Er ist völlig erstaunt, denn es geht nur noch mit einem halben Meter abwärts. Bei seiner Wolke angekommen finden wir nur

noch gerade einen Nuller. In gewissen Zonen geht es leicht aufwärts, und die will ich jetzt mit etwas engeren Kreisen einfangen. Kaum übersteigen wir die 20°

weg. Das Ganze wiederholt sich fünf mal, wir brauchen die ganzen 800m (!) Graspiste von Frederick bis der Höllenritt zu Ende ist. Ich steige aus und bedanke mich



22

Querlage meldet er lautstark: " Don't turn too steep! ". Wusst ich's doch: ein Motorflieger. Trotz seines Protestes kreise ich mit 40° Querlage und integriere einen halben Meter. Nach etwa zwei Minuten meint er, wir müssten jetzt landen gehen und übernimmt einfach das Steuer. Wir müssten direkt landen gehen, da wir zu tief zum Abkreisen seien. Warum? Wir haben doch noch etwa 400m Höhe! Er drückt die Nase runter und fliegt an mit dem Spruch " The more speed, the more security! ". In mir zittert jeder Knochen, meine Haare sträuben sich als der Zeiger auf 100 Knoten (180 Km/h!) steigt. Kurz nachdem ich das Vaterunser fertig habe setzen wir zum ersten mal hart auf, springen aber gleich wieder vom Boden

zitternd für den tollen Flug, bewundere aber gleichzeitig die Stabilität der Grob Flugzeuge.

Nach dem Flug hänge ich noch etwas im Hangar rum. Ein Nimbus 3DM steht neben einem Janus. Leider haben die beiden Oberflächen wie aus Sandpapier. Mein Verdacht bestätigt sich: Kunststoff ist nicht das Fachgebiet dieses Clubs, vielmehr Blech, denn der 25 jährige B-4 sieht wie fabrikneu aus. Trotz allem, es hat gut getan, wieder einmal in einem Segler zu sitzen.

Nach einem Picknick mit den Segelfliegern und einer Shopping-Tour in Fredericks Einkaufszentrum fahren wir los nach Salisbury an der Ostküste. Wir kommen zwar erst um Mitternacht an, sind

aber gut drauf, denn wir wohnen hier alle in derselben Villa eines in die Ferien gefahrenen Generals. Nach einem Erfrischungsschwimm im Pool legen wir uns schlafen. Ich teile mit Jan aus Deutschland den Keller, wo wir unseren privaten Billardtisch haben.

Am 31. Juli fahren wir ins nahe Ocean City und geniessen den riesigen Sandstrand im Stile von Baywatch. Auch der riesige Wasserpark, er erinnert ans Alpamare, ist der reine Plausch. Am Abend veranstalten wir im Garten unserer Villa ein Barbecue. Das Haus ist riesig, alleine die Garage ist so gross wie ein mittleres Einfamilienhaus. Auch Garfield, die schwerste Katze der Welt, ist hier zu Hause.

Nach einem friedlichen Talk mit den andern Cadets ist es schon bald wieder Morgen.

1. August. Gegen zwei Uhr Nachmittags kommt erst richtig Leben in die Bude. Wir fahren rund 3 Stunden bis nach

napolis, in die Akademie der US Navy. Nach einem geführten Rundgang durch das Gelände gibt es ein grosses Abschlussessen im Offiziersclub der Akademie, wo wir allerlei berühmte Astronauten und Piloten kennenlernen. Auch unsere Gastfamilien aus Mt. Airy sind mit von der Partie. Nach dem Essen haben dann Erich und ich unsere Sternstunde. Weil heute nämlich der 1. August ist, machen wir die anwesenden Leute mit der Schweizer Geschichte bekannt und singen die Nationalhymne. Alle

haben einen Riesenspass.

Etwa um 10 Uhr " nachmittags "fahren wir zurück in die Villa, wo wir um ein Uhr nachts ankommen. Das hält uns nicht davon ab, eine Abschlussfete zu veranstalten. Die Engländer lassen " God save our gracious Queen "auf CD abspielen und marschieren und salutieren dazu. Das Fest dauert bis zum Morgengrauen.

Am 2. August erfolgt die lange Fahrt nach Washington. Etwa um 8 Uhr morgens verlassen wir Salisbury und fahren bis zum späteren Nachmittag. In Washingtoner Hilton angekommen sind wir über die Freiheiten überrascht, die wir plötzlich haben. Wir dürfen ohne Begleitung in die Stadt! Das nutzen wir aus. Wir lösen ein Metroticket und gehen in jedes Shoppingcenter der Stadt. Nach dem Abendessen und den offiziellen Abschlussreden veranstalten die Israelis eine grosse Party in ihrem Zimmer. Es ist laut und spassig und verhindert wiederum jeden Schlaf.

Am dritten August heisst es Abschied nehmen von Amerika. Es fällt uns allen schwer, wir haben uns hier so ziemlich aklimatisiert. Gegen den Mittag verlassen wir das Hotel Richtung Flughafen. Nach langem Anstehen wird eingchecked und der letzte Originalhamburger verdrückt. Wir starten wiederum mit einem United Jumbo um 17 Uhr 35 von Washington und fliegen zuerst in geringer Höhe (2700m) Richtung Norden, was uns das Betrachten der Landschaft

erlaubt. Dann steigt das Flugzeug in grössere Höhe und wir sprechen noch etwas mit unseren neuen Freunden aus dem Ausland.

Um 6 Uhr 48 am Morgen des 4. Augusts landen wir in Frankfurt und werden gleich zur Airbase gebracht. Das dortige Kaufhaus hat fabulöse Preise. Eine Lewis Hose gibt's für 15\$: Schade, dass die hier niemand mehr trägt. Ich kaufe mir für 10\$ eine grosse Dose Fischfutter (Hier kostet dieselbe 44 Fr.!) und esse mit den andern zusammen einen Hot Dog. Endlich haben wir Gelegenheit, die andern Schweizer Cadets kennenzulernen, aber halt auch nur für einige wenige Stunden. Um 14 Uhr 15, es wurde uns gerade langweilig, fliegen wir dann mit der Super King Air zurück nach Bern, wo wir nach einem tollen Flug um 15 Uhr 20 ankommen. Im Flughafenrestaurant bestellen wir alle "An Ice Tea, please!", Müdigkeit lenkt halt eben ab. Wir können's fast nicht fassen, schon ist das ganze Abenteuer vorbei!

This is Berne Tower calling...

Ich möchte allen für den tollen Jungfliegeraustausch engagierten Leuten recht herzlich für ihre geleistete Arbeit und die Gelegenheit der Teilnahme danken. Der Aufenthalt in den USA war wirklich ein Spitzenerlebnis, auch wenn, wie vielleicht aus dem Text schon hervorgekommen ist, in den Vereinigten Staaten im Vergleich zu anderen IACE-Mitgliedstaaten der fliegerische Bezug etwas fehlte oder, vor allem in den ein-

zelnen Bundesstaaten, einige Organisationsschwächen auftraten. Ich glaube aber, dass Ron Long, der den nächsten Maryland Austausch organisieren wird, von unserem dortigen belgischen Escort genügend auf die Mängel aufmerksam gemacht wurde und durchaus auf der Höhe seiner Aufgabe sein wird. Ich fände es wünschenswert, wenn sich die Schweizer Cadets einmal alle, auch diejenige, welche in ein anderes Land reisen werden, vor der grossen Reise kennenlernen könnten. Wir haben die "Nichtamerikaner" nur kurz auf der Airbase in Frankfurt getroffen, sie aber dann gleich wieder aus den Augen verloren...

In den USA wurde oft das Tragen einer Travel-Uniform während den Tagesreisen usw. von uns verlangt. Ein Hemd mit Krawatte ist hier etwas ungeeignet, die Cadets sollten vielleicht einfach alle noch ein Aeroclub T-Shirt mitnehmen, eventuell noch ein Paar dazu passende Shorts.

Ich möchte noch einmal allen an der Organisation Beteiligten für die tollen Erlebnisse in Amerika danken und wünsche ihnen auch weiterhin ein gutes Gelingen des IACE-Jungfliegeraustausches.

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

Impressum

Glider News ist das offizielle Mittei-
lungsorgan der
Segelfluggruppe Bern,
Postfach 7804, 3001 Bern.
Erscheinungsdaten: Erster März,
Juni, September und Dezember
Beiträge bitte so früh wie möglich,
spätestens aber

2 Wochen vor Erscheinen!

Redaktion:

Christoph Hammerschlag,
Birkenweg 144, 3123 Belp
Tel. 031 819 35 58,

hammerschlag@swissonline.ch

Inserate: Michael Jäggi,
Tel. 031 351 16 32



storen+service ag

Gewerbepark Felsenau

Postfach, 3000 Bern 4

Telefon 031 300 31 31

info@repavit.ch

www.repavit.ch



Gesehen und getestet in
der Storotheek – Bern's einziges
Show-House für Storen,
Rollos und Jalousien.

Roland Käser

CAFE STEIBACH HOLZOFENBÄCKEREI KONFITOREI



3123 BEMP

NEUMATTSTRASSE 8

TEL 031 819 15 65

FAX 031 819 15 23

Auch Frauen tragen diese IWC. Was haben wir nur wieder falsch gemacht?

Im Prinzip nichts: Die klassische Fliegeruhr, Typ Mark XV, hat bloss ein neues Triebwerk vom Kaliber 37524 und ein leicht vergrössertes Gehäuse. Weicheisenkäfig zum Schutz vor Magnetfeldern. Wasserdicht bis 60 Meter Tiefe und unterdruckfest bis 16000 Meter Höhe. Ref. 3253 in Edelstahl, CHF 3400.-

IWC

Seit 1868.

Und solange es noch Männer gibt.



Das
Besondere
von
sonderegger
Spitalgasse 36 3011 Bern Mürren