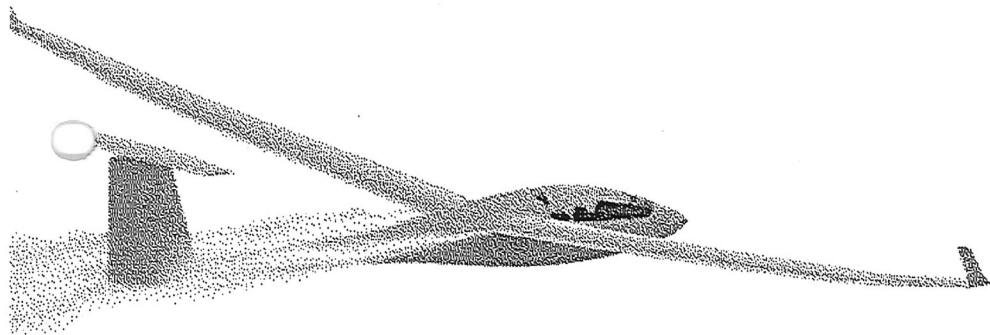


November 2000



Glider
NEWS

SEGELFLUGGRUPPE BERN

Termine

18. November	0900h	Demontage (Gruppe Flugzeugunterhalt und solche, die noch Baustunden offen haben)
18. November		Segelflugkonferenz in Düringen
25. November	1830	Absaufen (Einladung für Anmeldung folgt)
28. Dezember	1900	Altjahresapéro und Essen (Einladung folgt)

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

schneider ag biglen



100 Jahre
1899-1999

Ihr Lieferant in der Region

Baumaterial ✓ Baustahl ✓
Bedachungen ✓ Brennstoffe ✓
Muldentransporte ✓ Sanitär ✓

031 705 23 23 www.schneiderfr.ch



Wir verbinden Bern mit Europa

www.alpar.ch

Flughafen

**BERN
BELP**

Liebe Mitglieder, liebe Freunde der SG Bern

Wir alle sind es gewohnt, uns ständig den veränderten Wetterlaunen, der veränderten Lebenssituation, dem beruflichen Umfeld etc. anzupassen. Auch wenn dies uns manchmal mühsam erscheint, so hat dies doch mindestens den Vorteil, dass es uns auf dieser Welt nicht langweilig wird und wir zum Teil ungewohnte Kräfte und Kreativität zu Tage fördern. Eine solche Anpassung könnte z.B. die Organisation des Vorstands betreffen. Gegenwärtig treffen sich 10 Vorstandsmitglieder monatlich zu 4-stündigen Sitzungen, um alle möglichen Geschäfte zu beraten.

Es fragt sich nun, ob es wirklich einen derart grossen personellen Aufwand braucht, oder ob ein kleinerer Vorstand nicht flexibler und effektiver wäre. Von Gesetzes wegen müssen minde-



stens folgende Chargen in einem Vereinsvorstand besetzt sein: Präsident und Kassier.

Unsere Statuten sehen zusätzlich einen Cheffluglehrer, einen Chef Material, einen Sekretär und 2-4 Beisitzer vor.

Das Konzept eines „schlankeren Vorstandes“

mit 5-6 Personen soll demnächst an einer Orientierung im Sinne eines „kalten Kaffees“ mit der Gruppe diskutiert werden. Eventuelle Statutenänderungen wären von der HV zu genehmigen.

Ich freue mich auf eine angeregte und konstruktive Diskussion!

Euer Präsi
Peter Dürig

Die Berner Schleppflugzeuge und Murphy's Law

(Was schief gehen kann geht bestimmt schief) von Alex Husy

In letzter Zeit häuften sich die technisch bedingten Ausfälle der Schleppflugzeuge der SG Bern in einem Umfang, der seitens des Unterhaltsdiensts eine Erklärung erforderlich macht. Also immer schön der Reihe nach:

HB-KIV

Wie bekannt sein dürfte, hat sich anlässlich der SM2000 ein Rollunfall ereignet, bei welchem der Propeller und die linke Flügelstrebe des Husky beschädigt wurden. Bei den sofort eingeleiteten Nachforschungen nach Ersatzteilen zeigte sich leider bald einmal, dass die Reparatur des Propellers kein Problem darstellte, die Beschaffung der neuen Strebe aber kritisch sein würde, weil weltweit kein einziges Ersatzteil aufzutreiben war! Die Fa. Aviat als Hersteller sagte uns die Herstellung (!) und Auslieferung einer neuen Strebe innerhalb von sechs Wochen zu, was uns im Hinblick auf das bevorstehende Saanenlager zu Freudensprüngen hinriss.

Es dauerte schlussendlich ziemlich genau so lange, bis die Strebe versandfertig war. Die Auslieferung verzögerte sich jedoch weiter, weil Aviat (als US-Firma!) darauf beharrte, zuerst den Betrag für Material und Fracht im Haus

zu haben, bevor das Ersatzteil versandt wurde. Infolge Betriebsferien bei der Pilatus AG war die Buchhaltung dort geschlossen, sodass etwas unorthodoxe Wege für den Transfer gesucht werden mussten. Logischerweise traf das Teil dann auch vor einem Feiertag in Basel ein, was zu einer weiteren Verzögerung bei Verzollung, Auslieferung und Einbau führte.

So konnten wir schlussendlich auf den Tag genau zwei Monate nach dem Unfall in Bern den Kontrollflug absolvieren, immerhin war wenigstens dabei alles perfekt.

HB-2280

Beim Motorsegler hat ein Mitglied das Capot ungebremst auf der Motorverschaltung aufschlagen lassen. Dabei vergrösserte sich ein Anriss bei der Kompassbefestigung im Plexiglas derart, dass ein beigezogener Spezialist entschied, die Haube sei nicht reparierbar und müsse bei der nächsten 100h-Kontrolle aus Sicherheitsgründen ersetzt werden.

Offerten von zwei Schweizerfirmen konnten wir nicht in Betracht ziehen, da entweder der Ausfall (Winter 2000),

resp. die Kosten (50 Stunden Arbeit à Fr. 80.-) prohibitiv waren. So wurde dieser Auftrag dem Herstellerwerk übertragen, da dort einerseits die Fachkenntnisse und auch die Teile vorhanden waren. Wegen Erreichens der Stundenzahl und des Termins der Betriebsferien Scheibe musste die Maschine noch während des Saanenlagers nach München überstellt werden und fiel daher für den Betrieb ab Belpmoos aus.

Anlässlich der Reparatur wurde im Bereich der Heckradaufhängung ein massiver Strukturschaden aufgrund einer harten Landung festgestellt. Leider hat das betreffende Mitglied vergessen, sich zu melden oder etwas im Flugreisebuch einzutragen. Der Rumpfhinterteil musste ausgetucht, verschiedene Rohre der Heckradbefestigung ausge-

baut und neu eingeschweisst werden. Zum Schluss musste das Ganze neu verpackt und gespritzt werden.

Kurz nach der Wiederinbetriebnahme hatten wir ein längeres Motorproblem, das anfänglich rasch einer der Zündeinheiten zugeordnet werden konnte. Von Rotax direkt wurde eine neue Elektronikbox geliefert, doch nach dem Austausch war die Sache eher noch schlimmer. Nach zwei weiteren Tagen Problemsuche stellte man fest, dass die neu gelieferte Box bereits ab Werk defekt angekommen war!

(P.S. Es hat sich nachträglich übrigens noch herausgestellt, dass ein Mitglied bei den Eintragungen im Flugreisebuch ausgesprochen grosszügig war und 2 Flüge à je 10 Minuten statt als 20 Mi-



nuten als 20 Stunden eingetragen hat. Dadurch haben wir den Mose irrtümlicherweise viel zu früh aus dem Verkehr gezogen!)

HB-EUW

Auf dem Robin laufen die Versuche für den Betrieb mit unverbleitem Autobenzin. Diese Maschine stand mit gewissen Auflagen die ganze Zeit der SG zur Verfügung und hat zu keinen Problemen Anlass gegeben.

Am 12. August waren die Bedingungen für die „Hot Fuel Tests“ endlich erfüllt, sodass wir die Gelegenheit beim Schopf packen und das Flugzeug für einige Stunden aus dem Schleppbetrieb ziehen mussten. Wir wollten nicht zuwarten, weil einerseits die Tage mit einer OAT von mehr als 30 Grad in Bern

an einer Hand abzuzählen sind und andererseits der Versuchsleiter aufgrund eines Stellenwechsels nur noch am Wochenende verfügbar ist.

Leider war die SG infolge der gleichzeitigen Panne mit dem Mose an diesem Tag für ca. 5 Stunden (!!)

auf ein Schleppflugzeug reduziert. Wir dürfen dazu festhalten, dass wir als professionelles Unterhaltsteam an die nicht gerade freundlichen Kommentare zu dieser Massnahme aus anderen gleichartigen Fällen gewohnt sind und dafür Verständnis haben, wenn wir auch nicht viel dagegen machen können.

Über die Zulassung für Autobenzin werden wir nach Abschluss der Versuche und der Nachweisführung gesondert orientieren, immerhin sind wir auf diesem Flugzeugmuster die Pioniere!

4



Zur Erinnerung

Damit eine reibungslose Zusammenarbeit mit dem Tower gewährleistet ist, muss während des Flugbetriebs ständige Hörbereitschaft auf dem Handfunkgerät bestehen. Sollte ein Anfänger die Startliste führen, trägt der Flugdienstleiter das Gerät bei sich.

Entschliesst sich ein Pilot zur Landung Richtung Süden (opposite/ undenufe), muss er dies sowohl an Campo Bern wie auch an den Tower melden. Dazu ist genügend Zeit einzuplanen.

Vor dem Abflug in den Downwind ist sorgfältig zu kontrollieren, ob

- kein Schleppzug zum Start ansetzt
- sich keine Passanten oder Reiter auf dem Landestreifen befinden
- ob auf der Piste 32 (Hartbelag oder Gras) ein Start zu erwarten ist. In jedem Fall ist der Final mit einer Kurve im Endteil so anzulegen, dass die Verlängerung der Graspiste 32 links nicht tangiert wird.

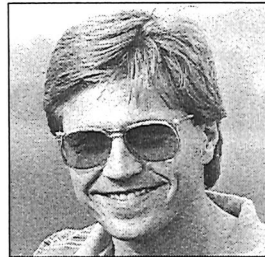
Martin Werner †

Mit Bestürzung haben wir vom Tod Martins erfahren. Er verunfallte am 17. August, als er im Rahmen eines Flugtages auf dem Schäferstuhl bei Goslar (D) mit einem UL einen Passagierflug ausführte und dabei einen Baum streifte. Er hinterlässt seine Frau und seine 2 Kinder.

Martin lernte mit 14 das Fliegen, und war zuletzt im Besitz einer Robin Regent und eines eigenstartfähigen Segelflugzeugs.

Während einiger Jahre arbeitete Martin in Bern und war in dieser Zeit ein sehr aktives und gern gesehenes Mitglied der SG Bern. Vor fünf Jahren kehrte er nach Goslar zurück.

Wir sprechen der Familie unser herzlichstes Beileid aus.



Das Saanenlager aus der Sicht der SG Pilatus

von Willi Wälti

Lagerteilnehmer :

- Bühler Moritz
- Burkhard Ruedi
- Gautschi Daniel
- Lüthi Willy
- Steiner Günther (nicht fliegend, Arm in Schlinge)
- Steiner Röbi (Schlepp-pilot, HB-POU)
- Wälti Jürg
- Wälti Willi



- Früh am Morgen landet Röbi mit dem POU in Saanen, mit Passagier *Batu*.
- Am Briefing unter tosendem Applaus Bekanntgabe von Moritzens Geburtstag.
- Die SGP ist Platzchef !

- Und am Abend auch noch verantwortlich für das Nachtessen.

Und trotz all der grossen Arbeit waren alle in der Luft. Bei nicht mal ganz einfachen thermischen Bedingungen waren Moritz und Willy als einzige im Wallis (ich bin mir nicht ganz sicher, ob sie nicht noch den Käse für das abendliche Risotto posten mussten), und Jürg machte mit dem Spatz den längsten Tagesflug mit 5:14 Std.

Möglich war dies alles nur dank grosser mithilfe aller SGP-Lagerteilnehmer inkl. natürlich aller anwesenden Familienmitglieder. Der Lohn der Arbeit war der riesige Applaus der grossen Lagerfamilie beim Nachtessen, sowie am Debriefing am andern Tags.

Zum Nachtessen gabs:

- Apero, gespendet vom Geburtstagskind Moritz
- Risotto à la Moritz
- Bääh-Kottelets
- Tomaten/Mozzarella Salat

Und dann noch etwas musikalische

6

Gruppenflugzeuge:

HB-POU, ORION, 4P

Privatflugzeuge :

DG-505M, Libelle, L-Spatz 55

Samstag, 24.6.

Anreise des grössten Teils der Teilnehmer, Bezug der div. Unterkünfte.

Sonntag, 25.6.

Das Wetter, stark bewölkt mit vereinzelt Niederschlägen, lässt nichts fliegbares zu. Individuelle Ausflüge, wandern od. biken ist angesagt.

Abends treffen die Nachzügler Jürg u. Willi ein, (mit der längsten Anfahrtdistanz von 500 km direkt vom *Spatzen-treffen* aus Neustadt a.d. Weinstrasse, D)

Montag, 26.6.

Ein engagierter Tag für die SGP!

Unterhaltung mit dem Duo Spatz, diesmal BFK verstärkt.

Dienstag, 27.6.

Ein stahlblauer Himmel empfängt uns zum Morgenessen, und so bleibt es auch den ganzen Tag. Mit ziemlich schwierigen thermischen Verhältnissen (viel Wind und alles blau) sind alle recht geerdert, aber wiederum kämpfen alle erfolgreich mind. 1-mal gegen die 3-eckigen Schläuche.

Abends hervorragendes Nachtessen, zubereitet durch Edith und ihre vielen Helfer :

- Feiner Hackbraten
- Neue Hädöpfeli
- verschiedene Salate
- zum Dessert Kaffee und Kuchen

Herzlichen Dank an die ganze Koch-Frau/Mannschaft

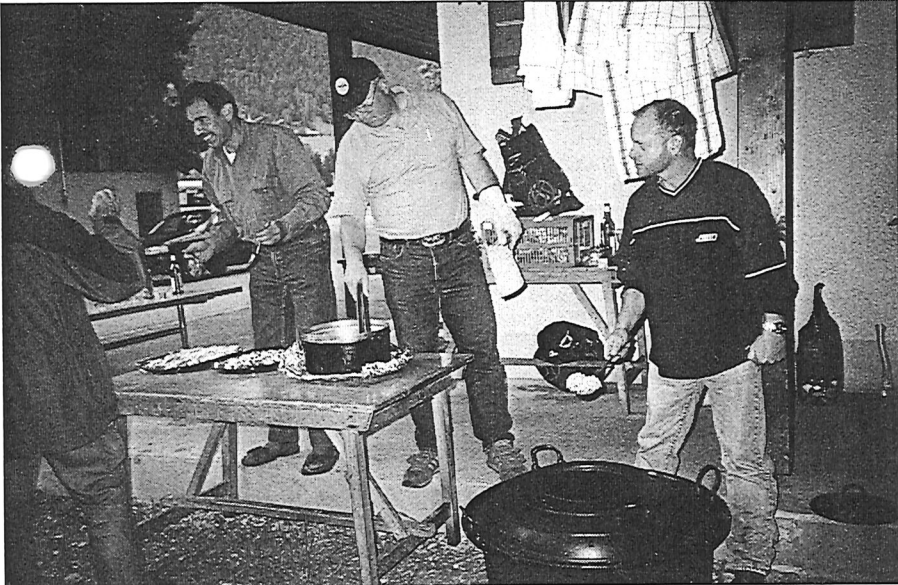
Mittwoch, 28.6.

Die Tagwache erfolgt durch Blitz und Donner mit anschliessenden, z.T. heftigen Regenschauern. Das bleibt auch am 9.30 Uhr-Briefing so, und es wird beschlossen, um 13.00 Uhr die Situation neu zu beurteilen, was dann bei immer noch gleichen Witterungsbedingungen zum fliegerischen Ende dieses Tages führt.

Am Nachmittag individuelles Shoppen in Gstaad, oder ausruhen, oder Bericht schreiben etc.

Abends feines Nachtessen, wieder zubereitet durch die SGP:

- Äplermakaronen à la Willy (man beachte die Schreibweise, dann weiss man welcher)
- Div. feine Salate
- Feine Glace, gespendet und serviert von Peschi, herzlichen Dank!



Für den Donnerstag wird wieder gutes Wetter angesagt; wir werden ja sehen. Huwyler Philipp löst Steiner Röbi als Schleppilot ab .

Donnerstag, 29.6.

Burkhard Ruedi muss heute ins Unterland, die Arbeit ruft.

Am Briefing wirklich besseres Wetter, mit zwar noch tiefhängenden Wolken. Wetterfrosch Edi sagt fliegbare Bedingungen voraus-merkwürdigerweise montiert er aber sein Flugzeug nicht! Die SGP lässt sich nicht irritieren, und montiert alles. Zu recht, am Nachmittag steigt die Basis langsam höher, gegen Abend wird es immer besser.

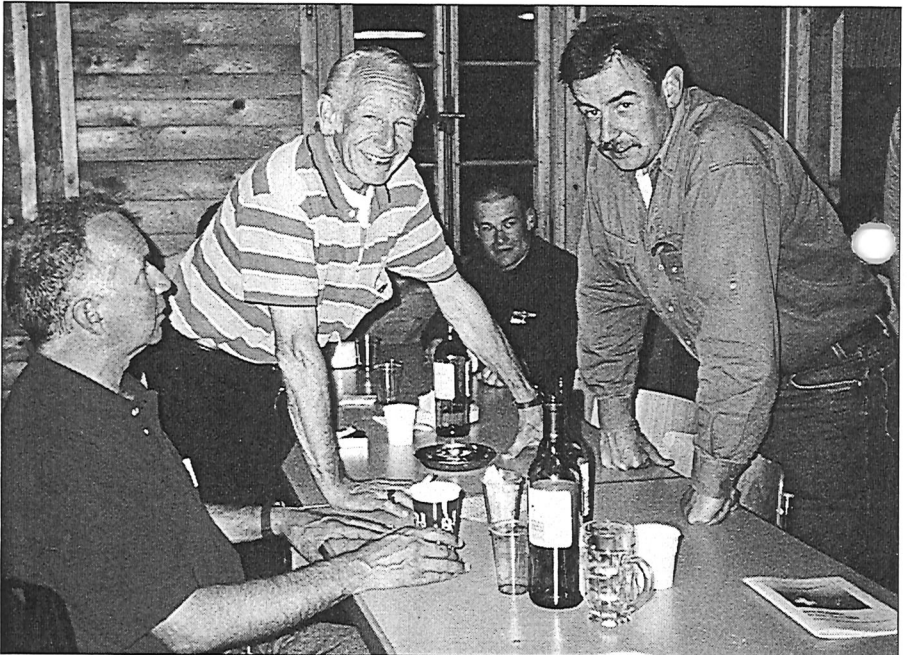
Am Abend ist die SGP + 2 x Pole bei Werner (Charly) und Elsbeth Ausderau

zu Hause am wunderschönen Hang oberhalb Saanen zu einem ausgesprochen gemütlichen Brötli-Abend (neumodisch = Barbecue oder so) eingeladen. Nochmals herzlichen Dank an Elsbeth u. Charly für die gemütlichen Stunden und die Bewirtung bis Mitternacht.

Freitag, 30.6.

Ein strahlend blauer Morgen empfängt uns. Arnet Franz löst Philipp beim Schleppen ab. Aber so schön wie der Morgen auch aussieht, so gut geht's thermisch doch wieder nicht. Stark zerrissen mit relativ viel Wind und immer noch tiefer Basis (so um 2700m). Einige haben schöne Flüge, andere (z.B. der Schreibende) haben nicht den be-

8



sten Tag, und saufen kläglich ab, aber am Boden ist eigentlich sowieso immer Mangel an Hilfskräften.

Am Abend wieder feines Nachtessen am Platz: Brätzeli-Toni kreierte Käseschnitten à la Militaire vom feinsten, mit Salat.

Zum Dessert gibt's feine brönnli Crème von Marielou.

Ergebnis macht das üppige Mahl dann Nachts doch zu schaffen, aber ich freue mich heute schon auf eine Wiederholung dieses legendären Menue's nächstes Jahr. Herzlichen Dank an Toni und seine Helfer.

Samstag, 1.7.

Das Wetter sieht am Briefing ziemlich kurlig aus, und wir wissen nicht so recht ob man montieren soll oder nicht. Zwischen Aufhellungen und wie-

der starker Bewölkung beschliessen wir um 12.00 Uhr, die 1. Saanenlager-Woche zu beenden. Dass der Entscheid wohl richtig war, bestätigen uns drohende Gewitterwolken eine Stunde später auf der Talfahrt durchs Simmental.

Ich meine, wir haben ein schönes, kameradschaftliches Saanen-Lager erleben dürfen und ich freue mich, das nächste Jahr wieder mit dabei zu sein.

Der SG-Bern möchte ich auch im Namen meiner Kameraden den besten Dank aussprechen, dass wir schon seit vielen Jahren in bestem Einklang an ihrem Lager teilnehmen dürfen.



Campolara, Espagna (Olè)

von Christoph Hammerschlag

Samstag, 22. Juli

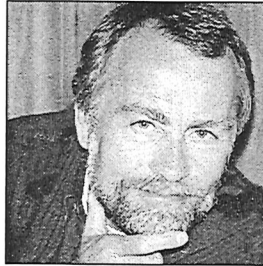
Sonntag, 23. Juli

Wir sind gestern um 20h30 angekommen. Die zweitägige Fahrerei verlief easy, wir haben immer abgewechselt und dazwischen gepennt.

Am Abend haben wir einer Front zuschauen können, die sich von Westen genähert hat, schönsten

Abendrot. Heute Morgen ist es nun mit 18° ziemlich frisch, und der Himmel ist 7/8 bedeckt, wenig Wind.

Die Situation hier hat sich schon ziemlich verändert seit letztem Jahr. Vom Camping gibt es praktisch nur noch das Gelände. Alles andere ist entweder demontiert worden oder wegen Frostschäden unbrauchbar. Nur noch der kleine Toiletten-Container ist mit einem Stück Gartenschlauch mit dem Tank auf dem Gebäude verbunden, so dass zwei Pötte und zwei Duschen zur Verfügung stehen. Der Container selber ist zwar sauber, aber sehr vergammelt. Man muss gerade auf den Topf sitzen, sonst fällt er um, und die Duschwannen sind mit Vorsicht zu betreten, sonst bricht man durch den Boden. Die Franzosen haben das Ballastwasser für die Schnellflieger organisiert, sie haben einen 1000l-Tank auf



Der Tag begann grau und kühl. Zeit, um uns richtig einzurichten.

Doch mit der Zeit wurde es immer sonniger, und die Kummeli begannen den Himmel zu verzieren. Irgendwann begannen wir dann auch den Ventus zu montieren und gelegentlich

am Pistenende aufzustellen. Die Franzosen waren natürlich alle längst in der Luft, nur die Deutschen zögerten noch.

Unterdessen hatte der Wind ziemlich aufgefrischt, und blies nun mindestens 45° quer zur Piste, mit ziemlichen Böen...

Mein erster Startversuch endete nach wenigen Metern am Pistenrand und forderte ein Flügelrädchen zum Opfern, wie sich abends zeigen sollte. Der zweite Versuch, mit entsprechendem Zurückhalten des leeseitigen Flügels, verlief dann recht ordentlich, bis ein anständiger Windstoss dann den Start doch noch schön kriminell werden liess (ja Role, Du hast es mir ja gesagt). Mit 30° Aufkreuzen schwankte schliesslich der Ventus tief über den Rest der Piste.

In der Luft war natürlich der Teufel los,

es ging rauf und runter wie die Sau. Erst ab 1000m Grund (=2000 mM) war gutes Steigen zu finden. Der Wind stand mit 40 km/h auf West, die Thermik ging bis 4m.

Gegen Norden sank die Basis auf etwa 2500mM, sonst ging sie bis etwa 3000, doch teilweise mit einer zweiten Basis auf halber Höhe. Gebietsweise war alles abgeschattet oder regnete es.

Ich machte einen Abstecher Richtung Avila. Auf den Vorhügeln standen neu 80 riesige Windmühlen, Fundamente für weitere 20 waren auszumachen.

Der Himmel wurde immer finsterer, und eine Schlafattacke bewog mich zusätzlich, mich an die Landung zu machen.

Ein strammer Western liess eine Landung auf der Piste 26 ratsam erscheinen, trotz dort am Rand abgestellter Flugzeuge sowie mächtigen Kornhau-

fen am Anfang und nach etwa 250 Metern.

Die Turbulenz war eindrücklich, und um die Situation noch etwas zu würzen, kurvte noch ein riesiger Camper auf der Piste herum. Schliesslich schaffte ich eine passable Landung.

Der Tag hatte wenig gebracht, ausser Risiko und ein abgebrochenes französisches Fahrwerk.

Ueli klebte noch das Flügelrädchen an, dann gingen wir ins Kulinarsche.

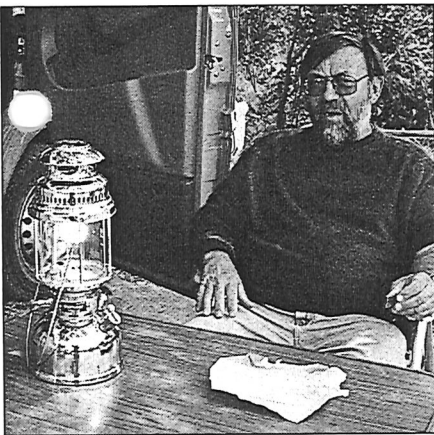
Montag, 24.7.

Der Tag begann grau und mit einigen Spritzern Regen, und so blieb er auch. Wir vertrieben uns die Zeit mit allerlei Unwichtigem; Ueli begann am Bau eines Modellfliegers, und ich versuchte ohne Erfolg, über das Handy online zu gehen. Nicht mal zum Telefonieren reichte es.

11

Dienstag, 25.7.

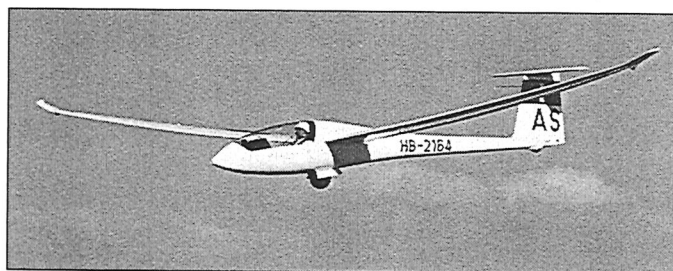
Im Laufe des Morgens machten wir uns auf nach Segovia, denn das Wetter hatte sich nicht gross gebessert. Wir staunten nicht schlecht, als aus unserem obligaten Trip in den Hardwarestore nichts wurde: Die Strassen waren leer, die Spanier hatten Feiertag. Also machten wir uns auf nach La Granja, der Sommerresidenz des Königs, und durchwanderten ausgiebig die Jardines, die riesigen Gärten nach dem Vorbild von Versailles.



Tagesziel erreicht: Die Petromax funktioniert endlich.

Mittwoch, 26.7.

Endlich zeigte sich das Wetter von einer besseren Seite. Schon um halb zehn zierten Mengen von Kummeli den Himmel, und die Franzosen redeten hektisch vom Tausender. Bereits um 1040 h war Ueli in der Luft, aber die Basis blieb lange Zeit um die 2000mM bei eher bescheidenen Steigwerten. Erst gegen 1400 h erreichte er an der Sierra 2600 m, worauf er den Flieger zu meiner Verfügung zurückbrachte.



12

Kurz vor 1600 h war ich in der Luft, wo es unterdessen tüchtig zur Sache ging. In etwas mehr als 2 Minuten war ich auf 450 m Grund, wo ich das Motörchen abstellte und bald darauf mit 2000 m abflog. Mit Steigen zwischen 2 und 3 Metern (über das Gesamtsteigen integriert!) erreichte ich schliesslich über den Gredos 3100 m, worauf ich mich auf einen gemütlichen Endanflug aus 90 km machte.

Donnerstag, 27.7.

Grand bleu, ein herrlicher Tag. Doch niemand beeilte sich mit dem Bereitstellen der Flieger. In der guten Sicht

war deutlich zu sehen, wie sich das Industrieräuchlein 20 km entfernt auf bescheidener Höhe an einer Inversion staute.

Erst im Laufe des Nachmittags kam Bewegung auf, und ich konnte einen schönen Flug Richtung Osten machen. Eine schöne Wolkenreihe führte mich mit einer Basis bis 3500 m über die Sierra und weiter in die Ebene hinaus. Ich angesichts des mit 35 km/h blasenden Westwindes bei Berlanga de Duero (150 km) wendete. Überall entstanden

über den Wolken schöne Lentis, doch der Einstieg in eine Welle wurde nur von einem Piloten gemeldet.

Ein schöner End-

anflug aus 80 km in die abendliche Sonne schloss diesen genussreichen 300er kurz nach sieben.

Unterdessen hatten etliche Deutsche ihre Sachen gepackt und den Platz verlassen, worüber wir gar nicht traurig waren, denn ihr dröhnendes Gelächter zu jeder Tages- und Nachtzeit hatte wenig zur sonst beschaulichen Ruhe des Wäldchens beigetragen, wo jetzt vor allem Franzosen campieren. Jedes Jahr freue ich mich auf ein Wiedersehen mit ihnen.

Freitag, 28.7.

Ueli flog heute. Die Bedingungen waren

ähnlich wie am Vortag, der Flug ebenso.

Abendessen mit den Franzosen in Muñopedro, wo sie zu tafeln pflegen. Drei Gänge mit jeweils drei Sachen zur Auswahl, dazu Wein nach Wahl à discrétion. Letzteres erklärt auch die lautstarke, schwammige Heiterkeit zweier junger Franzosen gelegentlich nach der Rückkehr zum Zelt. Das ganze für zwölf müde Fränkli. Das mit dem Zelt darf man sich nicht wie auf einem Campingplatz vorstellen: Abstände von mindestens 50 Metern, Buschwerk und Bäume dazwischen.

Samstag, 29.7.

Der Tag begann gemächlich. Erst um drei war ich in der Luft, alles blau soweit das Auge reicht. Übrigens täglich 60 und mehr km Sicht...

Die Thermik war schon reichlich am kochen und sprudelte mich bald gegen 3000m. Allerdings war die Reisgeschwindigkeit, allein im Blauen, nicht grausam hoch. Doch es ging vorwärts Richtung Sierra de la Paramera (südlich Avila)

und dann ganz rauf über die höchsten Gipfel der Gredos (2600m), immer entlang des Hauptkamms, wo einzelne Wolken standen. Wilde Zacken, grünliche, schroffe Hänge und einzelne Schneeflecken gaben eine eindruckliche Szenerie. Gegen Süden ein steiler Absturz von 2000 m gegen die Ebene von Toledo. Südlich von El Barco wendete ich, denn die wolkenlose, etwas dunstige Weite Richtung Portugal reizte



nicht gerade zum Weiterfliegen. Unterdessen zeigte eine ansehnliche Wolkenwurst den Rückweg an, und der Sierra entlang konnte ich zügig gegen NE fliegen. Die letzten Wolken, die nicht allzu südlich in der TMA Madrid standen, brachten mich noch einmal auf 3400 m, dann gleitete ich noch 30 km weiter bis Somosierra, wo aber anstatt des Standardschlauchs nur das Pausenzeichen kam. Kurz vor 19 h wendete ich, um den 80 km langen Rückflug auf direktem Kurs durch die Ebene anzutreten. Ich war noch einige hundert Meter unter dem Gleitpfad, aber bei km 65 wurden erstmals 4 Nullen angezeigt. 30 km vor dem Ziel verleiteten mich gegen 4 m/s, nochmals einige Kreise einzulegen.

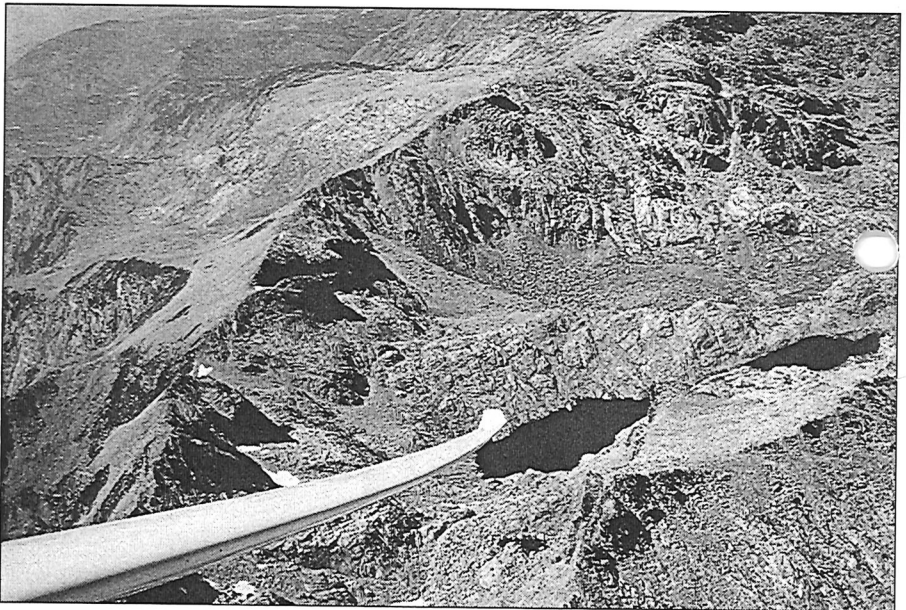
Bald darauf war ein weiterer wunderschöner Flug zu Ende.

Der spätere Abend und der frühe Morgen wurden akustisch durch satt hörbare Discomusik untermalt. Der Ort des Vergnüges lag immerhin in etwa 10 km Entfernung. In Spanien gilt eben: Wenn schon, dann gerade richtig. Sollen alle was davon haben!

Sonntag, 30.7.

Uelis Tag! Schon um 9 Uhr zeigte das Thermometer 26°, um 11 Uhr 29° und am Nachmittag bis 35°. Um 1115 zeigten Kondensen mit kleinen Häubchen unmittelbar am Platz (!) beste Startbedingungen. Um 1208 knatterte der Ventus los. Eine gute Viertelstunde später

14



Am höchsten Gipfel der Gredos liegt noch Schnee (Almanzor, 2600 m)

war er bereits auf 3200m. Man muss sich das mal vorstellen!

Im gleichen Stil ging es weiter unter langen Aufreihungen und ohne grössere Löcher oder Schwierigkeiten mit Basis um 3500m, und zwar in die Gegend von Soria, in die Gredos und nach La Granja. Grob gemessen etwa 630km in 6h35, ohne grosse Verrenkungen.

○ Flugzeit wären mindestens 2 1/2 Stunden mehr drin gewesen.

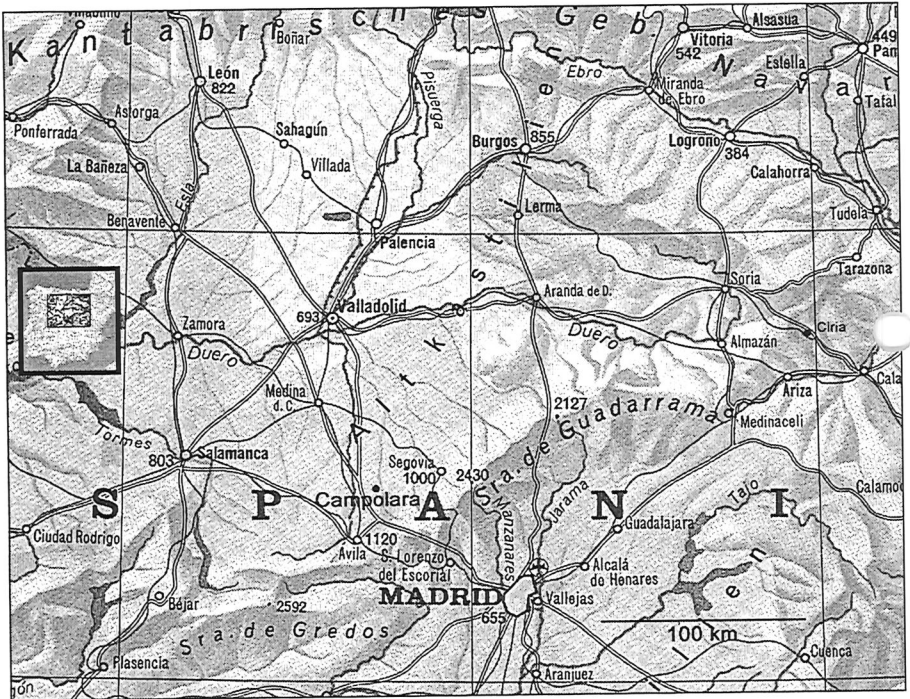
Montag, 31.7.

Mein Tag. Man war vorgewarnt und bereit. Schon am Morgen eine Affenhitze, welche am Nachmittag auf über 40° klettern sollte. Richtung Sierra waren gegen 1100 schöne Kummeli zu sehen, aber weit weg. Start 1122, mit Motor den Wolken entgegen bis 600m, dann mit schlappen 1m/s weiter. In 900m Grund musste ich mich entscheiden, ob ich weiter nach Fuente fliegen sollte, wo nun die Wolken standen, oder zurück nach Campolara zum Startpunkt und in die noch schlaffe Luft. Ich liess die Aufgabe aus zeitlichen Gründen fahren und erreichte genau über Fuente mit 2.8m Gesamtsteigen 3400m. Um 1200 weiter mit MCRReady 2, kein Gesamtsteigen unter 3m und Basis 3700m mit Kurs auf Ciria (225km). Zwischen den Aufwinden ging es allerdings zackig runter, von Konvergenz (die berühmte, bis zum Horizont reichende Aufwindreihe) keine Spur. Im Gebiet des Alto Rey grossflächige

Schauer. Damit war das Sprungbrett nach Ciria blockiert.

Als ich die Sierra deswegen auf viel nördlicherem Kurs verliess, lag vor mir die weite Ebene ohne jede Wolke. Es folgte ein völlig ruhiger Gleitflug von 55 km, bis die ersten müden Pfüpfli wieder Höhe bachten. Die vorgesehene Wende Ciria lag weit im Süden völlig im Blauen. Man hätte es mit einem direkten Gleitflug von über 100 km versuchen können (theoretisch, man rechnen), wobei aber völlig unklar gewesen wäre, ob dort oder vorher wieder Steigen anzutreffen gewesen wäre. Im Übrigen war ich ohne jegliche Information von anderen Flugzeugen: die Frequenzen der Asse in Fuente kannte ich nicht, und unsere Franzosen waren abgereist.

In der Gegend von Soria (200km) beging ich einen folgenschweren Fehler, der mich eine Stunde und eine Menge Substanz kosten sollte: Weiter nordöstlich winkten schöne Wolken, und ich dachte, wenn ich schon hier bin, kann ich ja noch etwas weiter. Erst nach langem Suchen fand ich in 2200m wieder Anschluss über einem hügeligen Niemandsland (1500mM). Doch damit war die Sache noch nicht ausgestanden. In weitem Bogen Soria umfliegend, flog ich auf der Suche nach Aufwind einen Umweg von dutzenden von Km. Erst über dem riesigen Wald von Almazan (600 km², 1000mM) fand ich nach Dauersinken von bis zu -7,5m/s in 2000m (=2 Min. vor dem Aufschlag)



16

wieder Anschluss. 10,2 m/s Maximalsteigen, Gesamtsteigen 4m auf 3800m liessen mich aufatmen.

Erstmals sah ich andere Segelflugzeuge.

Das folgende Teilstück verlief problemlos, mit Delfinstrecken bis zu 45 Min. Doch über der Sierra de Paramera (S Avila) standen die letzten Kummeli, und auf weitere Experimente hatte ich keine Lust. Um 1620 wendete ich nochmals, und flog zurück Richtung Osten bis in die Gegend des Alto Rey, wo ich um 1740 den Rückflug antrat. Nur über der Sierra standen noch wenige Wolken, die sich bald auflösten.

Aus 82 km machte ich einen schnellen Endanflug (170 km/h) und landete um

1836 nach 7h14 und 722 km über die 3 Ecken, 800 km insgesamt. Alle Angaben ab Loggerdaten.

Fazit:

Die vorgesehene Aufgabe wäre kaum in der Zeit zu machen gewesen. Eine andere gleicher Grösse hätte in sehr schwierige Bedingungen geführt und wäre dadurch wohl auch zu langsam geworden. Dazu gab es etliche knifflige Punkte zu meistern. Konvergenz mit tragenden Linien ohne starke Abwinde fand ich keine. Ferner war der Startpunkt Campolara im Gegensatz zum Vortag ungünstig. Die nutzbare Flugzeit lag ab Fuente bei schätzungsweise 9h30, und von dort wurden etliche Tausender ge-

07:14
0800kn
110knh

macht, allerdings kaum im Alleingang und nur mit tiefem Zugriff in die Trickkiste.

Dienstag, 1.8.

Der Himmel war grau, aber bei stürmischem Westwind lastete eine Bullenhitze über dem Land. Ein mühsames Wetter. Zeit, um in Avila den Postkartentrip durchzugeben.

Mittwoch, 2.8.

Warm, aber dunstig. Ueli startete im Laufe des Nachmittags, aber es lief schlecht, die Wölklein standen südlich der Sierra.

Donnerstag, 3.8.

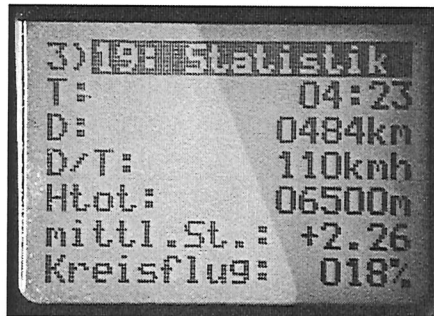
In der Nacht noch sternenklar, am Morgen trüb und nur 10°. Bibber, bibber! Niemand glaubte ans Fliegen.

Am Mittag erste Aufhellungen. Mit der Zeit 4/8, Zeit in die Luft zu kommen. Start um 1500. Gleich nach dem Abheben in einen 2,5m Schlauch (immer Gesamtsteigen, also Durchschnitt über das gesamte Steigen) auf 2300m (=1300 GND). Soweit das Auge blickte schwebten pralle Kummeli wie Fett-Augen auf der Suppe. Ich nahm Kurs auf Leòn, 205 km. Es folgte ein herrlicher Flug mit mehreren Delfinteilen über 30 Min., dazwischen nur 7 Aufstiege für fast 400 km, von jeweils zwischen 90

und 180 Sek. Dauer. Die Detailanalyse des Barogramms ergab schon beim Aufziehen in die Thermik Höhengewinne von bis 200 m! In der Praxis heisst das nicht endenwollendes Aufziehen bis Minimalfahrt und lustvolles Anbohren der leckeren Wolkenbasis. Das Ganze bei herrlicher Fernsicht und ungestört von jeglichem Flug- und Funkverkehr. Das ganze Land gehörte mir allein.

Leòn liegt in Sichtweite von der Cordillera Cantabrica, welche dann zur Nordküste Spaniens abfällt. Davor ein breites, üppig bewässertes Flusstal. Hier begannen die Wolken zusammenzulaufen, so dass ich wendete. Von Campolara aus dann noch ein Abstecher gegen Osten, wo es aber schnell schwierig wurde.

Landung um 1920 nach ausgemessenen 445 km. Die Statistik des Bordrechners sah ansprechend aus, besonders die letzte Zeile:



Das Ganze schön gemütlich. Für Hardliner wäre da noch einiges mehr drin gewesen. Aber es sollte ja nur ein Genussflug zur Teezeit werden.

Freitag, 4.8

Wiederum sehr frisch am Morgen, etwa 10°, und kräftiger Nordostwind. Es dauerte ewig, bis es wärmer wurde und Richtung Osten Wolken standen. Westlich des Platzes blau.

Ueli machte am Nachmittag bei mässigen Bedingungen einen Ausflug Richtung Soria.

Seit einigen Tagen gehörte der gesamte Flugplatz samt Wäldchen uns allein. Das nennt man Luxus.

Samstag, 5.8.

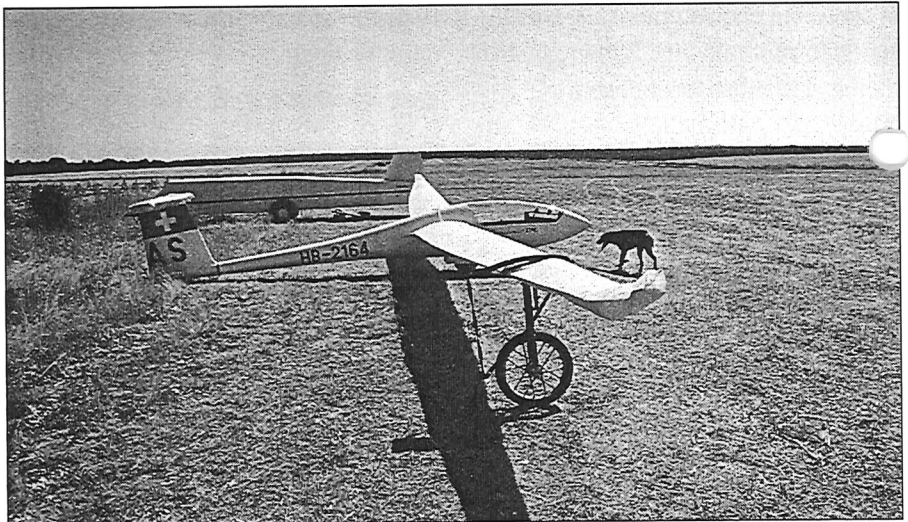
Wettermässig praktisch gleich wie am Vortag. Um 1500 Start. Es war nicht so einfach hochzukommen. Erst nach einer Stunde war ich über der Sierra auf 2600mM. Jetzt lief es aber wunderbar:

Durch den Nordwind hatte sich entlang der Berge eine gute tragende Linie gebildet, der ich eine ganze Stunde lang (106km, bei 10 km/h Gegenwind) kreislos folgen konnte.

Unterdessen hatte ich die Sierra verlassen, und die Basis sank ab. Die Wolken sahen nicht mehr sehr vertrauenerweckend aus, in den oberen Lagen zeigen sich Cirren und AC. Es war Zeit umzukehren. Auf dem Rückflug entdeckte ich eine neue Aussenlandepiste nahe der Sierra. Es hockte schon einer drauf. Dann der Blick in die Madrider Ebene: Eine unglaubliche Fernsicht liess jedes Haus der Grossstadt in 50 km Entfernung in der Abendsonne aufleuchten. Sogar die Höhenzüge jenseits der Ebene in weit über 100 km waren klar erkennbar.

Unterdessen war es empfindlich kalt-

18



Wenig Gedränge in Campolara



geworden, und allerlei Gewölk verzierte den Himmel; Zeit zur Landung. Wieder ein Flug ohne gigantische Kilometerzahlen (300), aber mit hohem Erlebniswert.

die Bäume – kein Hit. Zeit die Flugbücher nachzuführen. Ueli beschloss, heute nicht zu fliegen. Eine Reihe von Kummeli über der Sierra veranlas-

ste mich, um 1600 noch zu starten. Aus der Platzrunde ging es zügig rauf. Es folgte ein Ausflug an die Paramera und anschliessend gegen Osten bis Somosierra. Die Basis wieder deutlich über



Sonntag, 6.8.

Der Wind hatte nachgelassen, aber es war immer noch sehr kühl. Um 1500 hatten wir erst 23°, obschon der Himmel wunderbar blau war. Alle halbe Stunde rauschte eine Ablösung durch

3000m. Wie üblich kaum ein Flieger sichtbar. Nur 2-3 elegante Offene gelegentlich, mal ein Kleiner. Zuletzt wieder Endanflug aus 80 km, 40 Min. spannendes Dahingleiten in die Abendsonne. Eine letzte, schöne Landung auf dem „Privatgelände“.

Der Ventus wurde nach 15 Tagen wieder auseinandergenommen und für die grosse Reise bereitgemacht.

Die Bilanz war sehr zufriedenstellend: 12 Flüge, praktisch immer 300 km aufwärts und mit 4m/s und wesentlich mehr, 51 Flugstunden (es hätten bedeutend mehr sein können, aber wir sind halt etwas bequem) und jede Menge Fluggenuss in einem Aktionsbereich von 330 km Länge und 250 km Breite. Dazu das immer wieder eindrückliche Naturerlebnis in Campolara und der herzliche Kontakt mit den Franzosen.

Montag, 7.8. und Dienstag, 8.8.

Nach dem Vergnügen die Arbeit: 1700 km via Burgos, San Sebastian, durch

den wunderschönen Südwesten Frankreichs, am nächsten Tag über das Massif Central und via Lion und Genf heim zu Muttern. Diese Strecke ist nicht nur viel schöner und abwechslungsreicher als diejenige durch das Rhonetal, sondern wegen der geringeren Autobahngebühren bedeutend billiger.

Mit dem Camper und dem Anhänger wird man nämlich als „Poids Lourds“ (Schwerverkehr, Classe 4) eingestuft. Ausser wenn Ueli mit seinem treuerhitzigen Blick die KassiererIn zu einer milden 3 oder gar 2 bewegt (warum es bei mir nicht funktioniert, habe ich noch nicht herausgefunden).

Dies ist aber bei weitem nicht der einzige Grund, warum ich gerne wieder mit Ueli zusammen nach Campo fahre.

Lienz - Trieben - Trieben

von **Andreas Hirzel**

Lienz

Nachdem ich seit einigen Jahren meine Segelflugferien über Ostern in Lienz verbrachte, mit unterschiedlichem Erfolg, entschloss ich mich dieses Jahr, das grosse Gedränge um einen guten Startplatz zu meiden und dafür am Dolomitencup vom 29.4. bis 6.5.00 teilzunehmen, und anschliessend noch eine Woche dort zu bleiben, zusammen mit Andreas Deutsch, Jacques Rossel und

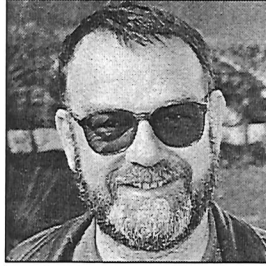
weiteren Segelfliegern aus Bex. Der Dolomitencup ist ein Wettbewerb in der Art eines RAL's, aber mit internationaler Beteiligung. Dieses Jahr waren über zwanzig Piloten angemeldet, Oesterreicher, Italiener, Deutsche und mit Heinz Bärfus und mir auch zwei Schweizer. Ich kann es kurz machen: das Wetter war mit Südtau so miserabel, das wir lediglich einen Flug von 296 km machen konnten, nur etwa ein Drittel der Konkurrenten erfüllte. Als-

bald stand fest, dass die notwendigen drei Wertungen nicht zu Stande kommen würden, einige Teilnehmer reisten ab und der Wettbewerb wurde abgeblasen. Die bestehende Südlage versprach auch längerfristig keine wesentliche Wetterbesserung. Ich entschloss mich am Sonntag,

○ Mai auf die Alpennordseite zu ziehen und halt wieder einmal nach Trieben zu fahren. Am Montag nahm ich die 270 km unter die Räder und fuhr von Lienz über Spittal, dem Osiachersee entlang, via Friesach (wo früher einmal die Dimonas gebaut wurden) über Judenburg und die Hohen tauern nach Trieben. Selbstverständlich hatte ich vorher telefonisch angefragt, ob viele Gäste dort seien und ob überhaupt geschleppt werde.

Trieben

○ Am Dienstag Morgen regnete es dann, ○ auch nicht fliegen und so fuhr ich nach Graz, besuchte ausgiebig die schöne Stadt und erlebte dort einen schlagartigen Wetterwechsel zu schönstem Sonnenschein und einer Bilderbuch-Rückseite. Am Abend telefonierte mir Hans Ufer, ein ehemaliger Segelflieger und guter Bekannter von Andreas Deutsch und meinte, ich hätte mit meiner Abreise einen Fehler gemacht, seien doch von Lienz aus Flüge von 450 km gemacht worden. Die-



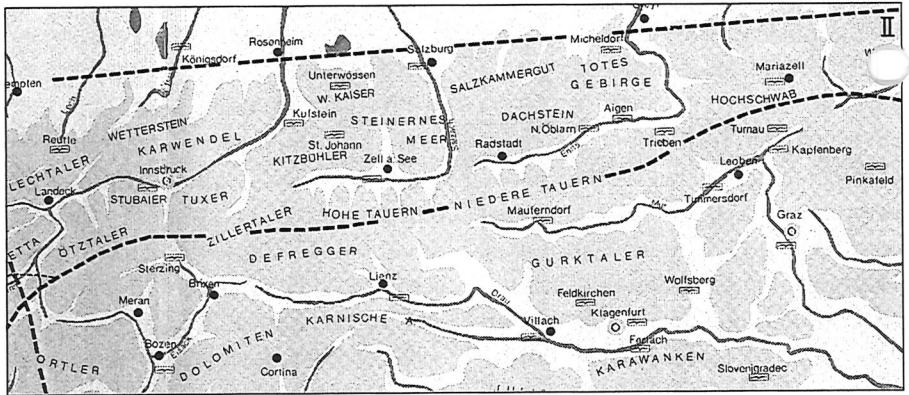
ses Telefongespräch konnte mir nichts anhaben und ich bereitete für den nächsten Tag folgenden Flug vor: Start in Trieben, Abflug- und Zielort Griesmoarhof (ein grosser Bauernhof 2 km östlich Flugplatz Trieben am Fuss des Hausbergs), 1. Wendeort Seewiesen, (kleines Bergdorf östlich des Hochschwab in der Nähe des Flugplatzes Lanzen-Turnau), 2. Wendeort Landeck Bahnhof, wie früher, total 716 km.

Am Mittwoch Morgen war dann wirklich strahlendes Blau am Himmel und auch die Prognosen an Radio und Fernsehen waren vielversprechend. Ich füllte 80 Liter in die Flügel des VC und begann mir Sorgen zu machen um meine Startposition, da auch viele einheimische Piloten die gute Wetterlage erkannt hatten und bereits um 8 Uhr ihre Segler an den Start schoben. So konnte ich dann etwa als Nr. 8 um 10Uhr26 starten. Da um diese Zeit am Hausberg in Trieben schon sehr gute Thermik mit hoher Basis angetroffen wird, brachte dieser relativ späte Start eigentlich nur Vorteile. Der Flug nach Osten zur ersten Wende war ein Genuss, Basis bei 2800m/M bei Geländehöhen wie in unseren Voralpen.

Beim Rückflug über Eisenerz sah ich auf das Feld hinunter wo ich 1983 mit dem Cirrus HB-1284 aussengelandet war. Meinem damaligen Partner Ernst Lobsiger erklärte man nach meinem

Anruf in Trieben, in Eisenerz könne man nirgends landen, also sei ich verunfallt. Aschi kam voller Sorge mit der Röhre angefahren und stellte ungläubig fest, dass nichts kaputt war und ich unverseht und guter Laune war. Die Verhältnisse waren unterdessen so

forsch und kam 2 oder 3 Mal unter Krenthöhe an, erreichte aber den Zielort ohne Schierigkeiten um 18Uhr03. Am nächsten Tag, dem 11. Mai, kündeten die Prognosen für den Nachmittag Gewitter an. Ich entschloss mich trotzdem ein flaches Dreieck von 802



22

gut geworden, dass ich den Flug genau auf Kurs fortsetzen konnte und nicht lange überlegen musste, auf welcher Talseite im Ennstal zu fliegen sei. Im Pinzgau wechselte ich dann auf die Nordseite und nach dem Gerlos entschloss ich mich weiter auf Kurs zu fliegen, also via Stubai-Alpen über das Oetztal direkt nach Landeck. Die klassische Route führt durch das Karwendelgebirge, ist aber ein kleiner Umweg. Alle diese Entscheide waren richtig, ich hatte nirgends Schwierigkeiten und flog auch nirgends in den Keller, was ja immer viel Zeit kostet. Der Rückflug ging ebenso problemlos von statten, möglichst auf Kurs. Auf der Ennstaler-Südseite, östlich der Planei flog ich dann wohl etwas zu

km in das LX-20 zu tippen mit Abflug- und Zielort Griesmoarhof, 1. Wende Veitschalmhütte (75 km östlich Trieben) und 2. Wende Arlbergpasshöhe. Ein deutscher Segelflieger, Christian Bras, der Mitglied ist in Trieben, entschloss sich zum selben Flug wie ich mit 2. Wende in Landeck, total 750 km. Christian fliegt eine eigenstartfähige ASH-26, besitzt und betreibt in Deutschland einen Luftfahrttechnischen Betrieb und vermietet nebenbei gesagt eine DG-800 B für DM 170.— pro Tag. Christian war ein angenehmer Partner, gab gute Informationen weiter und sagte nur was wirklich notwendig war. Kaum im Ennstal wechselte er an die Nordseite zum Grimming, kam dort sehr tief an und verlor entsprechend

viel Zeit. Ich war auf der Südseite bei Donnersbach auch nicht zufrieden und wechselte auch auf die Nordseite zum Stoderzinken, wo ich alle drei Varios am Anschlag sah und meinen Wechsel nicht bereute. Weiter westwärts fand ich aber lange Zeit keinen Aufwind mehr und gelangte schon unter 2000m/M an die Ostflanke des Hochgründeck, wo dann sagenhafte 3,8 m/sec auskurbeln konnte um die Reise wieder im oberen Stockwerk fortzusetzen. An diesem Tag sah das Karwendelgebirge sehr schön aus, und nach Beratung mit Christian flogen wir vom Pass Thurn weiter Richtung Achensee und überquerten das Inntal. Bei Seefeld konnte ich mit 3900m/M abfliegen und die Mieminger gleich rechts liegen lassen, direkt an den Tschirgant und weiter via Venetberg an die Parseierspitze fliegen. Dort wechselten die Wetterverhältnisse, das Stanzertal und weiter westlich bis Arlbergpass lag alles unter einer Wolkendecke, und ich musste meinen Flugstil radikal ändern. Also flog ich sorgfältig alles mitnehmend weiter, erreichte die Wende um 15Uhr50 in 2450 m/M, um genauso sorgfältig wieder zurück zu fliegen. Das Delikate an der Sache war, dass genau der vom Ziel entfernteste Abschnitt des Fluges der heikelste war.

Die Westflanke der Parseierspitze hatte noch Sonne, und so konnte ich dort in 2000m/M „einfädeln“ und dann wie am Vortag auf Kurs Richtung Osten weiterfliegen, südlich an Innsbruck vor-

bei. Christian hatte mit der Wende in Landeck 50 km weniger weit als ich und flog jetzt vor mir und meldete mir gute Verhältnisse. Er wählte den Weg zurück via Karwendel, ich bevorzugte die direkte Kurslinie übers Wipptal (Brennerstrasse). Christian flog das Pinzgau auf der Nordseite, ich wählte die Südseite. Weit im Osten war es rabenschwarz, eine riesige Gewitterfront baute sich auf.

Ich erhielt nun laufend Wetterberichte von Christian, kurz er schaffte den Rückflug nach Trieben. Ich war in Radstadt noch 1200 Meter über dem Gleitweg für Niederöblarn und begriff bald einmal, dass mein Flug dort enden werde. Auf der südlichen Talseite waren starke Niederschläge mit Blitz und Donner und dadurch auf der Nordseite starke Abwinde. So wählte ich einen Flugweg etwa in der Talmitte und bis in den Abkreisraum bei Niedröblarn schwand meine Höhenreserve auf 300 Meter. Es hatte genügend Platz im Hangar und Herr van Husen, der Betriebsleiter von Niederöblarn half mir, den Ventus hineinzustellen. Herbert Frei, ein deutscher Segelflieger, den ich auch seit 20 Jahren kenne, wollte nicht recht glauben, dass ich mit meinem kleinen Flieger 765 km geflogen war. Er besitzt einen Nimbus 4 mit fast 10 Metern mehr Spannweite als mein Segler aufweist.

Da um 19Uhr schon keine Eisenbahn mehr nach Trieben fährt, wurde ich von Willfried Zimmermann abgeholt, noch-

mals herzlichen Dank. Am nächsten Morgen packte ich meine Koffer, fuhr nach Nideröblarn, lud den Ventus in den Anhänger und trat die Heimreise an.

Trieben

Meine bisher grösste Strecke flog ich am 17. Juni 1996 von Trieben aus: 655 km ausgeschrieben und 240 km Erweiterung. Aus diesem Grund beschloss

bei Memmingen. Nachdem ich ihn dieses Jahr in Lienz nicht antraf, teilte ich ihm meine Absicht mit, nach Trieben fliegen zu gehen. Er entschied sich auch mit zu kommen.

Etwa vom Mittwoch 14. Juni an wurden die Wetterprognosen immer besser, und ein gewisser Herr Nietlispach vom Flugwetterdienst in Zürich-Flughafen machte mir grösste Hoffnung auf eine Hammerwetterlage, speziell in den Ostalpen. So packte ich meine sie-



24

ich anfangs dieses Jahres, in dieser Zeit wieder von Trieben aus zu fliegen und gab für die Wochen 25 und 26 Ferien ein. Das war kein Fehler, wie sich später herausstellte.

Vor zwei oder drei Jahren lernte ich in Lienz Johannes Böckler kennen, ein deutscher Segelflieger aus Tannheim

ben Sachen schon am Donnerstag zusammen und reiste am Freitag, 16. Juni wieder einmal nach Trieben. Am Samstag waren sehr starke Winde aus nordwestlicher Richtung angesagt, ich habe aus diesem Grund nichts ausgeschrieben und machte mit Johannes, der einen Ventus 2 C mit 18 Metern Spann-

weite fliegt, einen Angewöhnungsflug Richtung Westen. Der starke Wind machte uns sehr zu schaffen, es war turbulent und eher unangenehm zu fliegen, und so drehte ich kurz vor Zell am See um. Die Triebener Cracks, Hermann Eingang und Gerhard Tomani, flogen an diesem Tag in Welle und Thermik ca. 900 km weit.

Oh am Sonntag gab es für mich noch keinen Anlass eine Strecke auszuschieben, da am Morgen der Himmel bedeckt war. Es blieb bei einem Flug von 4 1/2 Stunden an die Veitschalpe und zurück, um den unbekannteren Teil der geplanten Strecke nach Osten besser kennen zu lernen.

Am Montag Morgen war dann die Meteo wie erhofft, und Johannes und ich schrieben aus:

Griesmoarhof, Venetberg, Zernez und zurück, 707 km. Der Schlepp-Pilot liess uns etwas warten und so kam ich erst nach 11 Uhr in die Luft, was wieder kein Nachteil war, wie schon früher beschrieben. Die Meteo war wirklich su-

im Unterengadin lag die Basis bei 4200 m/M. Nach der Wende am Venetberg war mir wieder einmal kein Aufwind gut genug, und so flog ich bis kurz vor Zernez zwischen 2500 und 2700 m/M, um dann bei Lavin in satten 3,5m/sec. wieder auf 4000m/M zu steigen. Der Rückflug erfolgte ohne Probleme, Johannes erfüllte ebenfalls.

Am Dienstag Morgen war Johannes so nervös, dass er kaum frühstücken konnte. Er wollte an diesem Tag die

1000km ausschreiben. Ich liess mich nicht anstecken, genoss mein Frühstück wie immer und beschloss, den nicht vollendeten Flug vom 11. Mai nochmals in Angriff zu nehmen. Weil die Prognose schon Gewitter ankündete, beschloss ich zuerst nach Westen zu fliegen und meine Aufgabe lautete: Griesmoarhof, Arlbergpass, Veitschalmhütte und zurück, 802 km. Die Triebener waren natürlich alle wieder um 8 Uhr startbereit, Johannes kriegte keinen frühen Startplatz und entschloss sich zu einer ähnlichen Aufgabe wie ich, mit Beginn nach Osten: Trieben, Veitschalmhütte, Scuol und zurück, 804 km. Hermann Eingang wollte Trieben, Riederalp und zurück fliegen, etwas über 1000km. Sein Flug dauerte 12 Stunden (in Worten zwölf Stunden), er brach aber am Oberalppass ab, flog noch nach Osten und schaffte während diesem halben Tag in der Luft 971 km Strecke.

Mein Start erfolgte um 10Uhr24. Westlich von Zell am See entschied ich mich für den Weg via Karwendel. In der Gegend von Innsbruck hörte ich auf 123.67 erstmals FK, DS (Dani Honnegger) und D8 (Peter Ryser), die im Gebiet von Vals in der Luft waren. Ich war bereits um 14 Uhr an der Wende Arlbergpass und konnte von dort wieder auf Kurs zurückfliegen. Mein Flugweg führte mich dann entlang dem Alpenhauptkamm, südlich Gerlospass erreichte ich mit 4200m/M die grösste

Höhe des Tages. Der leichte Rückenwind liess mich die 400.7 km vom Arlberg an die Veitschalmhütte mit einem Schnitt von 118km/h abfliegen. Dazu beigetragen hat auch die Topographie, werden ja bekanntlich die Berge nach Osten hin immer niedriger. Die 75 km von der Veitsch nach Trieben waren dann eher unangenehm zu fliegen, die

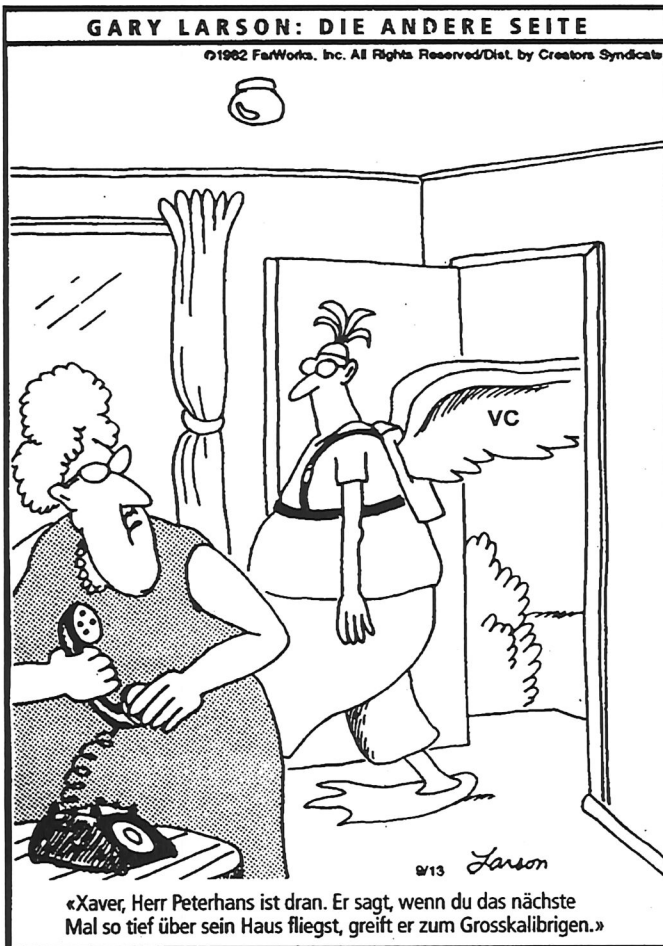
Sonne blendete mich dauernd und ein ziemlicher starker Dunst machte die Sicht auch nicht besser. Der Flug nach Westen um diese Zeit erfordert höchste Aufmerksamkeit, da viele Segelflieger von Westen her kommend nach den Flugplätzen Lanzen-Turnau, Kapfenberg, Mariazell und Wiener-Neustadt zurückkehren. Ich überflog den

Griesmoarhof

18:05 und beendete die 802 km mit einem Schnitt von 108km/h, mein bisher grösster ausgeschriebener und erfüllter Flug. Johannes war ebenfalls erfolgreich, liess sich aber für seinen Flug etwas mehr Zeit (die Deutschen erhalten keine Geschwindigkeitspunkte). Leider hatte ich seit dem Morgen etwas Halsweh, welches sich zu einer starken Angina entwickelte und mich die Ferien vorzeitig beenden liess.

Trieben ist immer wieder eine Reise wert, trotz der grossen Distanz!

26



Einsendung: HN

Im Föhn

von **Christoph Hammerschlag**

Es ist der 28. April - Freitag Mittag. Für die nächsten Tage schauts trist aus, aber im Moment ist starker Südwind angesagt.

Auf dem Flugplatz nieder, aber der Ventus wartet in der Röhre. 20 Minuten später ist er flugbereit. Doch der milde, sonnige Frühlingstag sieht plötzlich recht trübe aus.

Ist die Front schon da? Dazu ist ein kräftiger Nordwester aufgekommen. Nun da alles bereit ist, starte ich trotzdem. Zwar nicht ganz stilrein (Seitenwind...), aber immerhin.

Unterwegs Richtung Stockhorn, sehe ich südwärts wenig Erbauliches. Überall hängt's runter, von Föhnloch nichts in Sicht. Vor dem Stockhorn bin ich erst auf 1600 m. Ich drehe links und dann um die Reutigenfluh. In 2000 m südlich des Stockhorns stelle ich den Rasenmäher ab und steige langsam in einem Rotor. Unterdessen hat sich die Wolkendecke Richtung Saanenland stark aufgelockert, es sieht recht freundlich aus.

Am Funk unterhalten sich zwei Piloten aus dem Birrfeld, die bei Melchsee-Frutt auf 4500 m herumfliegen. Plötzlich meldet sich Zürich Delta und verlangt, dass sie bis 3 Uhr unter 3900 m absinken. Es ist etwa 1450 Uhr, und ich

steige unterdessen gemächlich im Laminaren.

Da kommt Bewegung in die Sache.

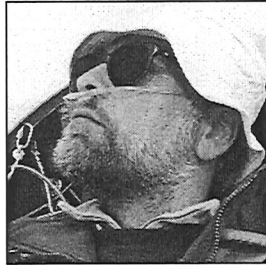
Etwas auf 3000 m südlich des Stockhorns schnellte das Vario an den Anschlag, und geisterhaft geht es vor einer Lenti aufwärts. Ich traue meinen Augen kaum, als der Integrator des Zanders astronomische

Werte verkündet - bis 8,6 m/s. Kurz gestaunt, und schon auf 5000 m! Kurz nach 3 Uhr bin ich wieder in legalen Höhen. Ein PC-7 dreht hoch oben eine weite Kurve und verschwindet. Er hätte mich wesentlich weniger gestört als die Tiger, die vorher knapp über die Wasserscheide gefräst waren.

Der eine Birrfelder zappelt unterdessen in Absaufhöhe über Interlaken. Gelegentlich frage ich bei Zürich Delta an, ob man wieder rauf dürfe. Bald darauf tönt es: So hoch wie Sie wollen!

Der Lift funktioniert noch bestens, und auf 5300 m breche ich bei gutem Steigen ab, denn die Kälte ist nicht gut für den Lack des Ventus. Das EDS meint es einige Male etwas zu gut und bläst mir üppige Ladungen an Sauerstoff in die Nase.

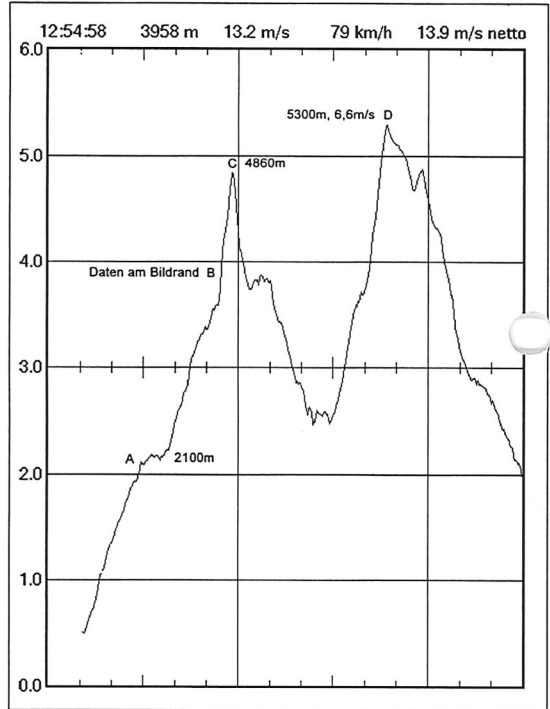
Das Runterkommen ist gar nicht so einfach: Überall sind Wolken im Weg, oder es steigt wieder. Mehr als einmal muss



ich aus dem sich bildenden Nebel flüchten.

Zwischendurch höre ich Bern ATIS ab um festzustellen, was das Wetter macht. Freundlicherweise nichts Unangenehmes, der Wind hat sogar schön auf Nord gedreht. Trotzdem kehre ich zügig zurück, denn ich traue der Sache nicht so recht. Tatsächlich steht der Windsack stramm und quer, als ich ankomme. Ein schneller Anflug mit null Klappen, und ohne Verrenkungen kommt der Ventus zu Boden. Über dem Längenberg steht unterdessen eine schwarze

28



A: Ende Motorflug

B: siehe Daten am oberen Rand der Grafik

C: erstes Maximum

D: zweites Maximum, Steigwert

Wand, und der Tower gibt eine Sturmwarnung aus. Gerade vor den ersten Tropfen ist alles versorgt, und man kann zum Bier schreiten.

Der Zander bietet jede Menge Informationen, hier auf der Flugseite:

1. Zeile: Höhe über Meer (Drucksonde)
2. Zeile: Wind in Grad und km/h, letzte Messung im Kreisflug
3. Zeile: Einstellung MCRReady/mittleres Steigen (20 sec.)/Vario oder Sollfahrt
4. Zeile: Gegenwindkomponente/Höhe über Gleitpfad/Kursabweichung
5. Zeile: Wendepunkt/Distanz/Kurs
6. Zeile: Aufgaben- und Wendepunktnummer/Kursabweichung(km und Richtung)/Kursabweichung in °

Die ersten zwei Zeilen können aus einer Auswahl von 27 frei bestimmt werden.

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
Mitteilungsorgan 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: Chr. 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 BELP
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