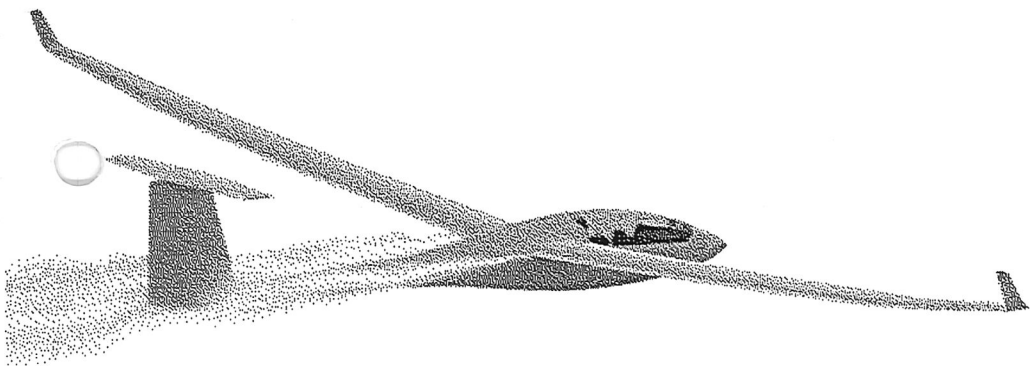


Juni 2001



Glider
NEWS

SEGELFLUGGRUPPE BERN

Tätigkeitsprogramm 2001

Juni - Juli

24.6. - 22.7.

15.7.

22.7.

ab 18 Uhr

Saanelager

Saanelagerfest

Schlussbräteln Saanelager

August

23.8

ab 19.00 Uhr

Grillparty Berner Aero Club

September

15./16.9

ab 09.00Uhr

Windentage mit Ziellandekonkurrenz

16./17.9

ab 09.00Uhr

Windenstarts fürs Publikum

Oktober

Exkursion auf Mont Soleil mit F. Bhend

November

18.11.

09.00 Uhr

Demontage

19.00 Uhr

Absaufen

Dezember

28.12.

19.00 Uhr

Altjahresapéro und Essen mit Gästen

Dez. 2001 bis März 02

Weiterbildungsthemen nach spez. Ankündigung

März 2002

02.03.02

19.30 Uhr

Hauptversammlung SG Bern

14.03.02

Montage, Pilotenrapport, Schleppiloten-
rapport, Ansaufen

www.sgbern.ch

Immer das Neuste auf dem Web.

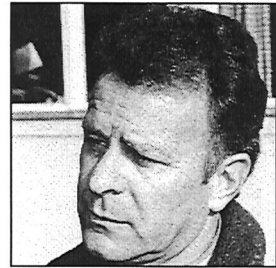
Von jedem Flugtag ein Fotobericht.

Deine Beiträge direkt an den Webmaster!

**Liebe Mitglieder,
liebe Freunde der Segelfluggruppe Bern**

Es zeigt sich wieder einmal: Nichts hat Bestand nur die Veränderungen! Diese sind oft nicht von vornherein schlecht, sondern bieten auch Chancen bieten.

Auch in der SG tut sich zur Zeit wieder einiges. Da ist zum Beispiel die Bider-Hangar Story und die Neuorientierung in Sachen Flugsicherung. Beides sind für die SG Bern sehr wichtige Angelegenheiten und sie bergen demzufolge auch ein gewisses Brisanzpotential in sich. Zumal etwa 120 SG-Piloten und weitere Personen genau zu wissen scheinen, welches die beste Flugroute ist um am Ziel anzukommen.



Auf einer Höhe von 11'000 m und noch ca 5'000 km vom Zielflughafen Frankfurt entfernt gehe ich diesen Gedanken nach: Ist es wichtig welche Route man wählt, um am Ziel anzukommen? Gibt es verschiedene taktische Möglichkeiten um die noch zurückzulegende Strecke möglichst ohne Probleme zu meistern?

Sicher! Schliesslich sind wir Segelflieger und wir sind uns einig: Wir wollen alle den Segelflug auf dem Mösli erhalten, fördern und seine Zukunft für die nächste Segelfliegergeneration optimal sichern.

Dies ist aber nur möglich, wenn man dem Capt'n und seiner Crew voll und ganz so wie ich eben jetzt hoch über Sibirien der Jumbo-Crew auch mein volles Vertrauen schenke.

Die Crew, welche das SG-Ziel mit allen Zwischenzielen klar kennt, ist nominiert. Herzlich eingeladen sind alle Experten, welche ihre Meinung im Sinne eines konstruktiven Beitrags jederzeit bei der Crew und dem Capt'n deponieren können.

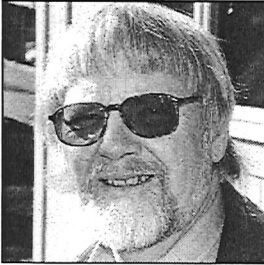
Your Capt'n

Peter Dürig

Unser Flugzeugpark

Zusammenfassung der Ideen der Beschaffungskommission

Wir sehen bei den Schleppflugzeugen den grössten Handlungsbedarf und machen uns stark in Richtung Motorsegler. Ideal wäre drei Mal dasselbe Flugzeug. Motorsegler sind lärmarm, wartungsfreundlich, einfach im Handling, gering im Verbrauch und günstig im Unterhalt. Die Entwicklung der Ecolight-Szene ist zu beobachten. In Deutschland wird die Zulassung zum Schlepp noch in diesem Sommer erwartet.



Willy Wittwer,
Chef Material

Bei den Segelflugzeugen sehen wir im Moment keinen Handlungsbedarf.

Mittelfristig ist der Zukauf einer zweiten DG 800

(zwei Flieger, ein Anhänger) zu prüfen.

Gruppenklasse- oder Weltklasseflieger betrachten wir als ungeeignet.

Bei den Standardfliegern sähen wir Discus, DG, LS oder ASW, allerdings eher Occasionen als neue. Kurz- und mittelfristig sehen wir keinen Bedarf, mit ca. 140 Std. pro Saison sind unsere Standardflieger eher schwach ausgelastet.

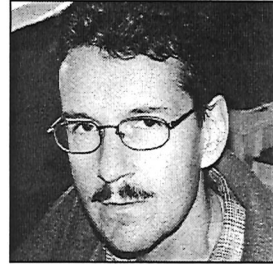
Die Dynamic:
Unser nächster
Schlepper?

ASH 25 oder Nimbus 4 bleiben in Bern als Gruppenflieger ein Traum. Jedoch wäre ein weiterer Duodiscus ein Thema als Ersatz der ASK 21.



Föhnstreckenflug vom 30. April

Schon seit einigen Jahren reizt natürlich auch mich die Möglichkeit, im Föhn auf Strecke zu gehen. In der letzten Aprilwoche entwickelte sich eine Wetterlage, die zu einem vielversprechenden Föhn führen konnte. Ich studierte meine gesammelten Werke (Wetterdaten und diverse Flugbeschreibungen) und stellte fest, dass die Zeit zwischen 20. und 30. April regelmässig zu starken Föhnlagen geführt hatte. Also beschloss ich, am Sonntag, dem 29. am Abend den „Franz-Joseph“ zu montieren, um am Montag morgen früh flugbereit zu sein. Während der Woche ist der Flughafen Bern ab 7 Uhr offen...



Roland Bieri: Immer was Neues probieren

Unser Problem in Bern sind die fehlenden Abflugmöglichkeiten in einer vernünftigen Höhe, das heisst an zuverlässigen Hängen wie bei Schänis oder in der Innerschweiz. Im Berner Oberland kommt man auch in die Wellen, muss aber meist hoch anfangen. Ich hatte vorgängig das Berner Oberland föhnmässig getestet. Im Gebiet zwischen Turnen und Wildstrubel gibt es einige Stellen, die zu den Wellen führen. Man muss aber zwischen 2500 und 3000m sein, um den Anschluss zu finden (falls jemand etwas anderes weiss, wäre ich dankbar um Tipps, gäll, Housi...). Am 25. April 1992 machte Marcus Meyer einen Doppelfünftausender, beide Flüge mit Einstieg über dem Turnen. Ich wählte deshalb diesen Punkt als Startort für meinen Flug.

Am Sonntagabend warf ich einen kurzen Blick ins Soaringwettercenter. Programmgemäss begann sich zwischen Zürich und Lugano eine Druckdifferenz auszubilden. Ich konnte schlecht schlafen und träumte schon vom Fliegen (was in der Regel ein gutes Omen ist). Am Morgen hatte ich deshalb keine Mühe, um halb sechs aufzustehen. Gespannt startete ich den PC und stellte enttäuscht fest, dass die Druckdifferenz bei ca. 4 bis 5 hpa stehengeblieben war. Für einen rechten Föhn erwartete ich ca. das Doppelte. Immerhin meldete das Jungfraujoch 80 km/h Südwind, die Station Gütsch allerdings nur ca. 45. Weil ich schon montiert hatte, wollte ich die Übung trotzdem mal durchziehen. Allerdings ohne das Gefühl zu haben, ich müsste mich beeilen, bereitete ich das Flugzeug vor, was ich wegen der grossen Feuchte im Gras und in der Luft am besten mit einem Taucheranzug gemacht hätte! Die Ausrüstung kann ich noch optimieren...

Der Start erfolgt nach gemütlicher Vorbereitung um 8 Uhr 13. Richtung Innerschweiz bilden sich einige schöne Lentis, im Berner Oberland hat es allerdings einfach viele Wolken ohne klare Struktur. Vor dem



Föhn im Berner Oberland

Stockhorn auf 2800 m beschliesse ich, den Motor einzufahren und einfach mal zu suchen. Die Gantrischkette bringt nicht viel und auch die Region Jaun ist viel zu ruhig. Kurz vor Zweisimmen auf 1800m starte ich den Motor wieder, um jetzt doch über dem Turnen zu probieren. Hier bewegt sich die Luft endlich etwas und auf 2700m stelle ich erneut ab. Im Hangwind kann ich gut die Höhe halten und suche ca. 20 Min. herum, bis ich schliesslich zwischen Turnen und Seebergsee in den ersten Rotor einsteigen kann. Relativ ruhig und zügig steige ich über 3500m und nehme Kontakt mit Genf Delta auf, um eine Freigabe über 4000m zu erhalten. Sofort wird mir ein Transpondercode zugeteilt. Nach meinem Hinweis, dass mir das Gerät fehle, erhalte ich eine Freigabe bis 3950m (auf diese Höhe darf man sowieso!). Also Knüppel nach vorne, Klappen -10 und die Nase nach Osten.

Auf dem Weg Richtung Schwarzhorn durchfliege ich einige Rotoren, ohne allerdings viel Vernünftiges daraus machen zu können. Über dem obersten Skilift der First geht schliesslich die Post ab: mit 3,6 m/s in

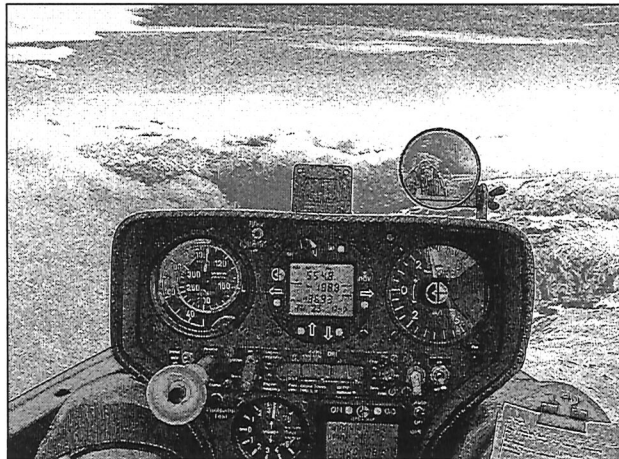


Schnitt steige ich wieder auf 3950m und verlasse den Lift fluchtartig nach Nordosten.

*Thuner- und
Brienzersee in der
Morgensonne*

Ich stelle mir eine tragende Linie vor gegen Hasliberg, Uri Rotstock und Muotathal. Nun komme ich mir vor wie im Traum: ich fliege mit 130 bis 170 km/h angezeigter Geschwindigkeit, was durch den Rückenwind eine Groundspeed von bis über 230 km/h ergibt. Manchmal habe ich Mühe, nicht zu hoch zu kommen – das bedeutet dann 170 km/h und immer noch Steigwerte zwischen 2 und 3 m/s. Schneller traue ich mich nicht zu fliegen, weil es doch gelegentlich recht

*Traumhafte Werte
auf den
Anzeigen...*



bockig zu und her geht. So fliege ich über den Brünig nach Moutathal, über Mollis bis zum Gonzen. Nach 35 Minuten bin ich 110 km weiter,



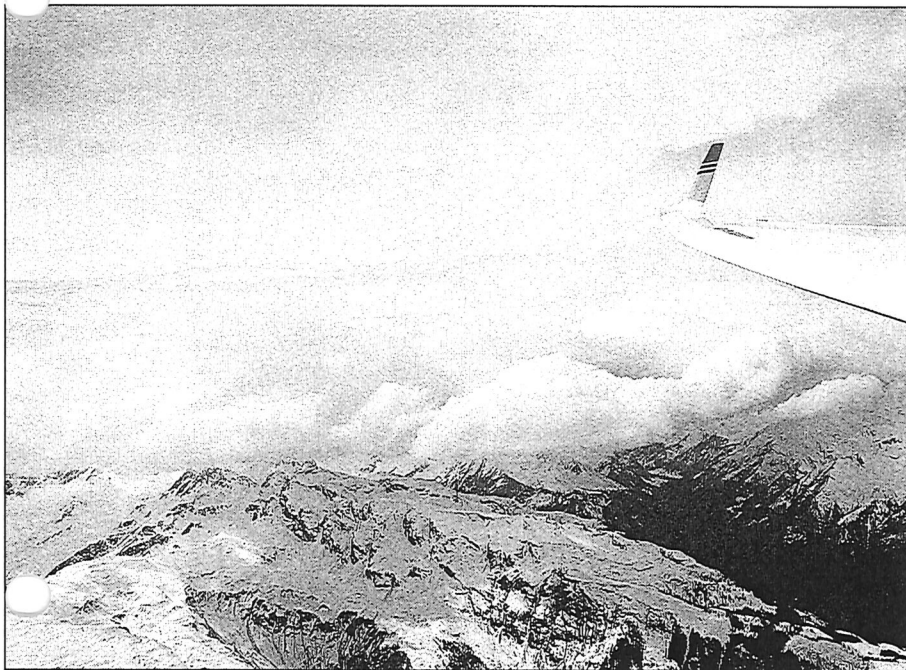
Ostwärts nimmt die
Bewölkung ab

was 185 km/h entspricht und immer noch auf gleicher Höhe!
Über das Rheintal zum Itonskopf verliere ich die Wellen und sinke langsam auf 2800m. Hier im Vorarlberg hat es viel weniger Bewölkung.

Die Wolken wirken Cumulusähnlich, ich finde aber kein brauchbares Steigen. Ich beschliesse, dass es sich um Rotorwolken handeln muss, finde aber das Steigen nicht. Schliesslich gehe ich im Tal gegen den Arlberg an den Hang, welcher recht zuverlässig geht. Allerdings fühle ich mich mit meiner fehlenden Erfahrung etwas allein, um nur im Hangwind östlich des Arlbergpasses weiterzufliegen. Ich müsste (falls mich der Motor im Stich lassen würde) eine Feldlandung riskieren – Innsbruck ist doch noch weit weg. Also beschliesse ich, am Arlberg umzudrehen. Wieder dem Hang entlang zur Roten Wand, dann nach Süden über den Itonskopf. Südlich des Zimba steige ich in einem sehr turbulenten Rotor wieder auf knapp 3000m und quere durch das Schweizertor ins Prättigau. Im Hangwind der Schesaplana geht's weiter mit dem Ziel Gonzen. Über dem Tal bei Bad Ragaz fliege ich

überraschend in eine sanfte Welle die sich stetig entwickelt und schliesslich konstant 2,5 m/s hergibt. Zürich Delta gibt erfreulicherweise eine Freigabe bis 6000m (weil Mittag ist). Auf 5600m beschliesse ich, die Höhe nach Westen hin in Strecke umzusetzen, die Freigabe gilt nur noch ca. 20 Minuten. Leider ist die Bewölkung in der Innerschweiz viel dichter.

Es sieht so bedrohlich aus, dass ich mal das ATIS von Bern abhöre (welches dank der Höhe auch zu empfangen ist). Bern meldet aber immer noch recht gutes Wetter. Ich muss den Wolken ausweichen und kann nicht der tragenden Linie des Hinfluges folgen. Schliesslich muss



ich wegen der Luftstrasse A9 beim Klöntalersee wieder unter 3950m sein. Das bedeutet auch, dass ich wieder in die Rotoren komme. Stetig sinkend fliege ich nach Altdorf, um dort an den Eggberg zu fliegen. Wisi Bissig benützt den immer als Abflugpunkt, also muss es hier gehen. Auf dem Weg dorthin muss ich durch einige höllische Lees. Mit 50 bis über 80km/h Gegenwind und den Varios am unteren Anschlag ist diese Fliegerei wesentlich anstrengender als der Hinweg. Leider macht der Eggberg Pause und wirft mich auch nur in der Gegend herum. Ich habe keine grosse Angst, hier abzusaufen, der Föhn bläst noch eindeutig und

Nach Westen scheint es
Durchkommen schwierig

es gibt einige bekannte Hänge. Trotzdem bin ich parkiert und weiss nicht recht, wie weiter. Zwei Segelflieger aus Buochs jammern auch im Keller herum, was mir nicht weiterhilft.

Als ich an den Fronalpstock wechseln will, fliege ich bei Sisikon völlig überraschend in einen Rotor. Das muss man sich so vorstellen: Geradeausflug in mässiger Turbulenz mit 120 km/h nach Norden. Plötzlich nimmt die Geschwindigkeit zu, ich ziehe kontinuierlich, um nicht schneller als 160km/h zu werden. Auch die Turbulenz nimmt zu. Die Varios gehen an den oberen Anschlag, die Nase 30 grad nach oben, ich leite eine Rechtskurve ein und kann die Geschwindigkeit bei 140 km/h stabilisieren – für ca. 3 Sekunden. Jetzt Klappen auf 0 Grad 60 Grad Querlage und ca. 120 km/h, das ist die Idee. Nach 180 Grad geht ein Vibrieren durch das Flugzeug und die Steuerwirkung ist sofort praktisch null. Einfach fliegen lassen, die Geschwindigkeit schnellt von 100 auf 160 in 2 Sekunden und jetzt wieder ziehen. Wenn das Ganze einen steigenden Vektor hat (was man nur auf dem Höhenmesser feststellen kann), dann lohnt es sich zu bleiben. Schlagartig hört die Turbulenz auf, nur das Steigen bleibt. Jetzt fein aufrichten und vom Kreisflug in flache Achten übergehen. Nun folgt der schönere Teil: die Welle. Nur zu schnell erreiche ich die 3950m und weiter geht's Richtung Melchseefrutt. Eigentlich hätte ich genug Höhe, um nach Bern zu gleiten. Aber erstens ist die Gleitfähigkeit des Flugzeuges nur ein theoretischer Wert (einige Phasen des Fluges finden mit einem Gleiten vom weniger als 1:5 statt) und zweitens möchte ich nochmal den Anschluss an die Wellen im Berner Oberland suchen. Optisch präsentiert sich alles sehr unorganisiert: keine Lentis, nur Cumulus fractus auf verschiedensten Höhen. Ich nehme Kontakt auf mit Meiringen Tower. Mein Versuch, am Planplatten zu steigen, scheitert. Hier finde ich nur Turbulenz ohne brauchbares Steigen. Am Hang der Briener Rothornkette fliege ich zum Niederhorn. Diese Linie bringt schwaches, aber zuverlässiges Steigen. Auf unter 2500m abgesunken sehe ich keine Anschlussmöglichkeit an Wellen mehr. Ich gleite zurück nach Bern und lande um 14 Uhr 55.

Turnen – Arlberg – Beatenberg ergibt eine Strecke von 402 km. Meine fehlende Erfahrung und die frühe Landezeit deuten das Potenzial dieser Fliegerei an. Was wäre wohl dringlegen? Wisi Bissig zeigte es: in 12 Std 50 Min.(!) fliegt er Altdorf – südl. Radstadt – Bludenz – Gerlos – Giswil, über 1100km !

Das Flugerlebnis ist sehr intensiv, weil Hochs und Tiefs nahe beieinander liegen und extrem sind. Das Fliegen in der Turbulenz der Rotoren und

am Hang erfordert grosse Konzentration. Mein sechseinhalbstündiger Flug hat mich recht gefordert, eine gut funktionierende Sauerstoffanlage ist unter diesen Bedingungen ein echter Sicherheitsfaktor, damit alle Sinne beisammengehalten werden können!



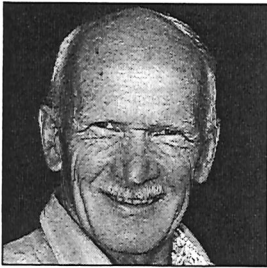
Föhnmauer beim Eiger

Ein schnelles 650er-Dreieck

Burgistein-Schloss - Le Brevant - Landeck Bhf - Burgistein Schloss

Mehrmals umrundete ich in den letzten Jahren die gleiche Strecke, jedoch jeweils nur bis zum Arlbergpass. Am Samstag, 12.5.01, meldete ich im Zander statt Arlbergpass Landeck an. Im Mittelland Bise bis etwa 30 km/h, im Wallis jedoch weniger stark. Der Start Burgistein hat sich bewährt, weil das Dreieck abends oft nur mit Mühe geschlossen werden konnte. Bei ungenügender Basis wurde fast ein 110-er Schnitt bis ins Goms erreicht, doch die Furka war rund 150 m zu hoch. Richtung Andermatt und weiter ostwärts zeichneten flache Kumulis ein schnelles Vorwärtkommen an, aber eben, heute war ich zu tief. Ein Umweg via Nufenen oder den Voralpen entlang schien mir zeitlich zu aufwendig.

24h später nochmals dasselbe. Startlinienüberflug 10.50h auf ca. 2300 m/M. Bald wurde klar, dass die Basis wohl rund 200m höher aber die Steigwerte nicht das Niveau vom Vortag erreichen würden. Der traditionellen Linie folgend Hundsrück, Wispile, Staldenflühe und Überqueren Sanetschpass mit nur 100 m Reserve. Ermutigender Blick Richtung Chamonix mit 1/8 Cu bis 2800 m/M. Anschluss westlich Martigny am M. de l'Arpille, also wegen des NE-Windes nicht am Nordhang vom Lac d'Emosson. Entlang der tiefen Schneegrenze folgend erreichte ich erleichtert die Basis und umrundete den Le Brevant



Stark in den Alpen:
Fritz Krebs

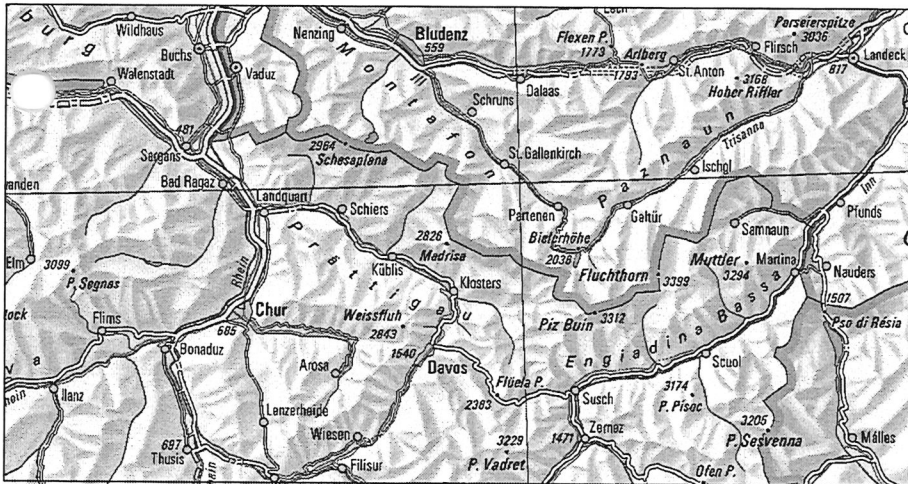
mit über 100 km Schnitt auf dem 1. Schenkel. Der Anblick des Montblancmassiv im gleissenden Mittagslicht war unbeschreiblich, eigentlich sollte man hier für Augenblicke „parkieren“ können (ein Nachteil bei längeren Streckenflügen, „keine Zeit“!) Nun wieder entlang der Schneegrenze ostwärts, weit aussen im Tal, bei Arbeitshöhen im Unterwallis 2200 bis 2800 m/M, im Goms dann immerhin gegen 3000 m/M und leichtem Nordwindeinfluss. Nördlich

Münster die letzten Kreise und dem Rat von Ruedi Vögeli folgend im Blauen fast in der Talmitte die Furka im Visier.

Über die Grimsel blies der Nordwind noch recht stark, doch trifft dieser oft auf den Talwind im Goms, allenfalls Südwind vom Nufenen her und deshalb war diese Linienwahl richtig. Überqueren der Furka mit 2700 m/M und etwas mühsamer Anschluss bei Hospental. In Sedrun, wie so oft, wieder etwas tief bei ca. 2300 m/M aber optisch guten Aussichten bis ins Churerbecken. Über Disentis dann endlich an einer qualitativ guten Wolkenbasis um die 3000 m/M, fast kein Wind und kreislos der nördlichen Schneegrenze entlang bis Ilanz. Wider erwarten einladende flache Wolken Richtung Thusis, Tiefenkastel, Filisur und bei steigende Wolkenbasis am tief verschneiten Flüelapass auf 3200 m/M zum P. Nuna.

Das Unterengadin postkartentauglich aber wolkenlos, oi oi oi... Trotzdem folgte ich der südwestlichen Talseite bis querab Reschenpass. Im Paznauntal (Ischgel) hatte sich für den Rückweg eine sichere Wolkenbasis gebildet, so überquerte ich nun das Unterengadin ab Nauders zum Hexenkopf, fand aber keine tragende Linie bis Landeck, d.h. Umrundung des 2. WO auf lediglich 2400 m/M. Deutsche Piloten markierten direkt über dem Bahnhof einen mässigen aber kontinuierlich zunehmenden Lift, der mich mit Geduld erstaunlicherweise auf rund 3300 m/M hisste. Schnitt 2. Schenkel 112 Km/h. Nicht schlecht.

Der Rückweg war gut markiert via Ischgel, Bielerhöhe zurück via Schweizertor in die Schweiz, dann via Vilan zum Falknis, Rheintalüberquerung ins Weisstental. Ab hier wurde die Thermik merklich schwächer, die Basis tiefer, Mc-Ready zurück auf 0,8 bis 0,5. Anschliessend Risetenpassüberquerung an den Gulderstock nördlich Elm, Top bei 2700 m/M. Klausenpass-Traversierung mit 200 m Reserve und im Schächental den Nordhängen entlang zu den „Schächentaler-Windgällen“, die mit 1,5 m/Sek. rund 2800 m/M ermöglichten. Ab hier wäre ich im Gleitweg zum Burgsteinschloss, wäre...! – Den Hängen entlang flog ich weiter und fädelte am Stanserhorn bei 1900 m/M wieder ein, aber erfolglos. Nun folgte der schwierigste Teil, denn im Dreieck Pilatus – Thun – Langnau zeigte sich kein sicheres Durchkommen, schwarz die Gegend und Schauerrisiko. Also weiter Abgleiten im weiten Bogen über Wolhusen, am Napf vorbei Richtung Trubschachen, hier beim Fussvolk auf 12 – 1300 m/M angelangt. Ab Eggwil wieder etwas Sonne, hie und da ein Kreis, bis ich das Dreieck mit knapp 50 m Reserve etwas vor 18.00h schliessen konnte. Errechneter V-Durchschnitt 95 km/h, der letzte Schenkel vermasselte einen guten Reise-Schnitt. Höhenabzug 250 m. Gewertete Distanz 650 km. Ein „reines Segelflugzeug“ hätte nun im Gürbetal landen müssen, mein Solomotor sprang über einem gemähten Feld gut an und ermöglichte mir einen sicheren Landeanflug. Dieses Dreieck (es muss ja nicht Landeck sein) möchte ich bestens empfehlen! Sehr abwechslungsreich für Flüge Ende April bis Juni, bevor die Strecken im Hochalpenmassiv attraktiver werden. Auf Anfrage bin ich gerne bereit, weitere Details anzugeben.



Vom Winde verweht

Tagebuch eines Nordatlantik-Fluges, von Markus Egger

Am Montag den 19.2. (etwas spät) habe ich erfahren, dass ich am 22.2. zum Nordatlantik fliegen werde, um ihn dann zu überqueren.



Kann nicht nur
Segelflieger
schleppen

Vorläufiges Ziel Miami FL. Am 20.2., zwei Tage vor Abflug, eine weitere nicht unerhebliche Überraschung: neben Sam Blount, dem Käufer von S/N 364, sind sein Sohn und ein kleiner Hund dabei. Und da ist er wieder: dieser unangenehme das-habe-ich-noch-nie-gemacht-was-brauche-ich-alles-Stress. Ich weiss genau, in zwei Tagen geht es los und es ist absolut nichts organisiert. Bin ich versichert? Wie ist das Flugzeug versichert, wie die Passagiere? Von wo kriege ich die Notfallausrüstung für die Passagiere her? Was brauche ich überhaupt? Das Flugzeug wird ausgeführt, was brauche ich für Dokumente für das Flugzeug? Wie plane ich die Route? Von wo kriege ich meine USA-Anflugkarten her? Was um Himmels-Gottes-Willen geschieht mit dem Hund (Quarantäne-Vorschriften der zu befliegenden Länder)?

Jedes Telefon wirft mich um zwei Telefone zurück. Wie soll man bloss seriös in so kurzer Zeit eine nicht standardmässig geflogene Nordatlantik-Überquerung planen?!

Am Tag des Abfluges nach Bern ist es endlich soweit: es ist alles bestellt, eingeladen und verzurrt. Die Anflug- und Enroute-Karten der USA werden in Bangor sein bei meiner Ankunft. Die Notfallausrüstung für die Passagiere wurde express von Aberdeen nach Prestwick geschickt. Der Besitzer über eventuelle Einreise-Probleme seines Hundes informiert. Mehr konnte ich nicht tun, die Zeit war zu knapp.

20.2. Abflug nach Bern

Um Zeit zu sparen und um möglichst früh abfliegen zu können, fliege ich nach Bern, um den Ausgangszoll erledigen zu können und um zollfrei zu tanken. (Florenz ist zwischen 1200-1600 Uhr für die GA geschlossen). Beim Losrollen in Buochs verabschiedet sich der altitude preselector. Das Flugzeug stand lange bei Minustemperaturen also: Reset der Avionikswitches, das hilft normalerweise, und siehe da, alles funktioniert normal (bin ich nicht gut?). Im Queranflug verabschiedet er sich erneut, der altitude preselector (bin ich ein Ochse!). Weil ich bereits

mit absolutem Minimum nach Bern geflogen bin, tanken (gerade genug um nach Buochs und wieder zurück zu fliegen), Buochs anrufen, Pilatus anrufen auf ein Neues!

21.2. Abflug nach Bern zum Zweiten

Bern ich komme, oder etwa nicht? Beim Losrollen verabschiedet sich der altitude-preselector erneut (das darf doch einfach gar nicht wahr sein!) Ich rolle zurück. Egal wie schnell das Gerät ausgewechselt wird, ich werde nie im Leben vor zwölf Uhr in Florenz sein! Natürlich fehlt das Ersatzteil, hitzige Diskussionen beginnen ob man denn jetzt einem zurückgestellten Flugzeug einen altitude-preselector ausbauen und in S/N 564 einbauen darf. Die Zeit vergeht, ich trinke Kaffee, was soll ich mich auch ärgern. S'bringt nüt! Auch die Nachricht, dass die Fluglotsen in Island streiken erschüttert mich nur noch bedingt. Endlich um etwa 1100 Uhr ist es soweit: der PC-12 N220CL ist abflugbereit

21.2. Bern-Florenz

Nach einem Mövenpick-Coupe habe ich den Flugplan soweit verschoben, dass ich um 1600 Uhr in Florenz sein sollte (siehe 20.). Natürlich bin ich nicht der Einzige, der frühestmöglich in Florenz sein will und so warte ich trotz Reduzieren (nach Erhalt meiner Position in der Anflugsequenz) mit zwei „Gschpäpli“ kreisend auf meinen Anflug. Ein kleiner Trost: mein Aufschlag in Florenz wäre genau um 1600 Uhr erfolgt, wäre nicht ...

21.2. Florenz-Prestwick

Die Warteschlaufen-Fliegerei hat mich 15 ' gekostet, der nicht erschienene Tankwagen den Slot, der zu erwartende Gegenwind von 100 kts wird uns eine weitere Stunde kosten.

Wartungsverspätung bis Prestwick: 10 h. Da wird sogar Crossair neidisch. Wird Prestwick noch geöffnet, wie sieht es mit Aberdeen, meiner Schottland-Alternative aus? London bestätigt mir, dass sowohl Prestwick wie auch Aberdeen 24 h geöffnet sind. Meine England-Alternative wäre Farnborough gewesen. (Die Leute sind da so nett!)

Wider Erwarten hat in Schottland niemand die Absicht Sam's Hund einzuschläfern. Vielleicht liegt das daran, dass niemand aber wirklich gar niemand um diese vorgerückte Zeit Interesse an uns findet.

22.2. Prestwick-Reykjavik

Die vorbestellten Überwasseranzüge für die Passagiere sind tatsächlich angekommen. Die Stimmung steigt, das Leben ist wieder in Ordnung. Den Blounts zu erklären, wie man sich in diese phantastisch-bequemen

Anzüge quetscht, braucht viel Zeit, ihnen beim Anzüge anziehen zuzusehen entschädigt für vieles.

5h06', ich habe soeben den Dauerrekord aller Zeiten für den Überflug mit einer PC 12 von Prestwick nach Reykjavik gebrochen. Auch auf den tieferen Flugflächen ist der Wind nicht merklich schwächer, dafür verbrennt der PC 12 wesentlich mehr Kerosin, ich beisse mich durch. Sam entscheidet erneut, (etwas kurzfristig), dass eine Nacht in Reykjavik doch eine tolle Sache wäre. Tschüss Zeitplan.

In Reykjavik angekommen, kriegen wir zum ersten Mal Probleme wegen dem Hund. Wir haben drei Möglichkeiten: a) wir fliegen weiter nach Godthab; b) wir stecken den Hund in Kevlavik in Quarantäne; c) der Hund wird eingeschläfert.

Lösung a) fällt weg (wir wären zu spät in Godthab); c) ist uns ein bisschen zu radikal.

Also, auf 1'000 ft VFR der Küste entlang nach Kevlavik.

Zum Glück habe ich ein GPS, der Flug war in etwa 25 sek. geplant und hat 7 min gedauert.

23.2. Kevlavik-Godthab

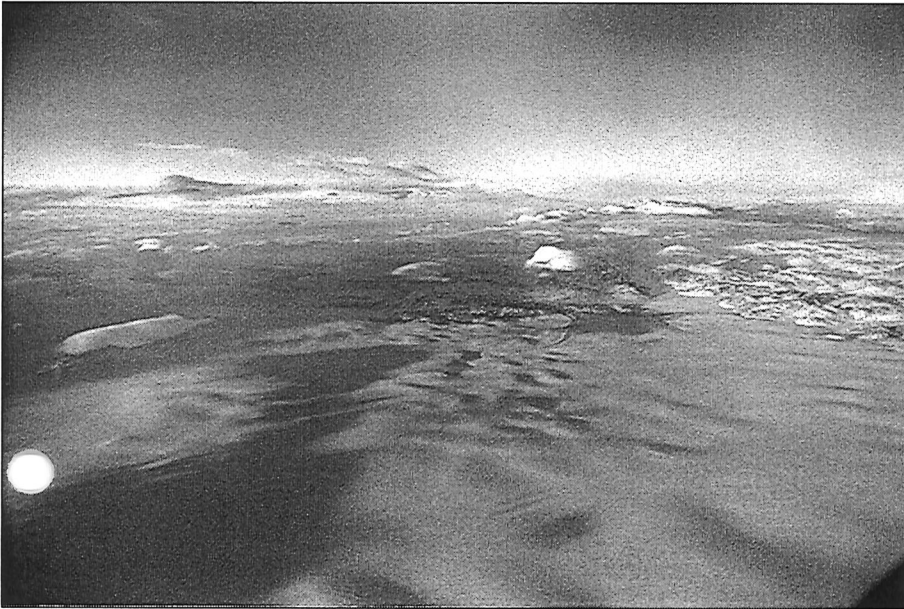
Willkommen arktischer Winter, um acht Uhr ist hier noch immer dunkelste Nacht. Die Zeitverschiebung nach Grönland beträgt 3h (!). Wir kriegen nur das Sondre-Stromfjord Wetter. Godthab und Narsarsuaq öffnen um 8 Uhr Lokalzeit, man rechne. Ich entschliesse mich um 9 Uhr isländischer Zeit wegzufliegen. In zwei Stunden werden wir Island-Radio um grönländisches Wetter anfragen können, und noch immer mit Reserve nach Island zurückfliegen können, sollte das Wetter wider Erwarten schlecht sein.

Sowohl Reykjavik als auch Kevlavik melden für den ganzen Tag akzeptables Wetter. Um zwanzig vor acht grönländischer Lokalzeit erhalte ich das Wetter von Godthab und Narsarsuaq. Narsarsuaq meldet Winde von 56-65 kts (104-120 km/h), Godthab ist bewölkt und meldet östliche Winde mit 25 kts. Eigentlich kein Problem, nur werden die östlichen Winde in Godthab mit seiner einmaligen Topographie den Anflug in eine Art Rodeo verwandeln. Nur zu gut habe ich die Sarajevo-Lektion noch im Kopf (und es waren auch nur 35 kts), das Gelände ist ähnlich. Ich behalte mir den Entscheid vor in Godthab zu landen, noch immer habe ich die Möglichkeit nach Kevlavik zurückzufiegen. 30 Minuten später ist eine Entscheidung gefragt, ich frage für das aktuelle Wetter. Der Süden wird immer schlechter. Narsarsuaq immer noch derselbe Mist, Godthab meldet 30 kts aus östlicher Richtung, Sondre-Stromfjord meldet schönes Wetter bei Winden um die zwanzig Knoten. Irgendwie ist mir heute nicht nach Rodeo zumute, zumal die Basis sinkt

und der Wind zunimmt. Ich entschliesse mich dazu nach Sondrestromfjord auszuweichen, ich gebe damit zwar eine Ausweichmöglichkeit aus der Hand (Godthab wird eher noch schlechter), aber mit noch immer 1,5h Kerosen bei Ankunft in Sondrestromfjord nehme ich das Risiko auf mich. Der Anflug entschädigt für vieles. Grönland ist wunderschön.

23.2. Sondrestromfjord-Goose Bay

Die letzten Wetter mit den aktuellen Windkarten sind eingeholt, vollgetankt und ab geht es gen Westen. Ich freue mich bereits darauf die „Taucheranzug“ endlich loszuwerden. Der Wind ist wirklich nervig, sollte aber nach etwa einem Drittel der Strecke abnehmen. Der Wind ist aber stärker als auf der Windkarte, und statt allmählich abzunehmen nimmt er zu. Der angegebene Maximalwind war 80 kts (natürlich in



genau entgegengesetzter Richtung) ist jetzt 120 kts und nimmt zu. Langsam beginne ich mir etwas Sorgen zu machen. Ich beginne zu rechnen. Zurück nach Grönland? Noch verbleibt etwas Zeit um mich zu entscheiden, aber nur die Wahl vorwärts oder rückwärts zu fliegen ohne meine Meinung noch ändern zu können gefällt mir nicht. Im Funk herrscht Stille, Iceland Radio kann mich nicht mehr hören. Etwa 30 Minuten später, der Wind hat etwas abgenommen, ist ein American

Lentis, Zeichen des starken Windes

Airline-Flug auf der Frequenz, der meine Positionsangaben an Montreal weitergeben kann.

Hallo übrige Welt, ich bin nicht mehr alleine. Mit immer besser werdendem Gefühl entscheide ich mich Richtung Goose zu fliegen. Auch wenn der Wind weiter zunimmt werde ich für mindestens 1 h Kerosen bei der Landung haben. Immer wieder erstaunt, wie gut der verbleibende fuel zu berechnen ist, lande ich in Goose mit 680 lbs bei einer herzerwärmenden Aussentemperatur von -21°C . Das schöne, fast windstille Wetter in Goose lässt die eisige Temperatur fast vergessen. Kevlavik kam uns kälter vor.



*Grönland: Schön,
aber einsam*

23.2 Goose Bay-Bangor/Waine

Keine Probleme beim Überflug. Etwa 45 Minuten vor der Landung höre ich das ATIS von Bangor und siehe da, die Bewölkung ist jetzt b/ 001 mit Schneefall. Ein kurzer Blick auf die 9h-Prognose, und tatsächlich, der amerikanische Kollege Buchelis hat einen Sch.. prognostiziert. Da stand etwas von leichter Bewölkung auf 3700 ft, von Schneefall war schon gar nie die Rede. Und wieder einmal reduziere ich die Geschwindigkeit. Etwas ungläubig frage ich Montreal ob sie mir das Wetter bestätigen könnten. Aber „es isch e so“!

In den nächsten 50 Minuten ändert das Wetter nicht einmal im Ansatz. Meine Ausweichmöglichkeit ist Boston, denn die Boston-Anflugkärtchen

sind die einzigen, die ich in so kurzer Zeit auftreiben konnte. Der brauchbare Satz mit allen Anflugkarten der Staaten die ich durchfliegen werde ist, natürlich, in Bangor. Die Zollfrage konnte am Funk abgeklärt werden. Ich habe mich bereits entschieden nach Boston weiterzufliegen, denn der holdingfuel ist für Boston berechnet und sehr viel extra habe ich nicht mehr. Etwa 40 NM südlich von Bangor frage ich erneut nach dem Wetter in Bangor, eine reine Gewissensberuhigungsübung, denn das Wetter müsste sehr viel besser sein, damit ich mich noch für einen Anflug entscheiden würde. Aber siehe da: Die Basis ist mittlerweile auf stattlichen 1 000 ft, es schneit zwar und der Bremskoeffizient der Piste wird mit medium to poor angegeben, mit einem Wind allerdings der genau der Pistenachse entspricht, also durchaus landbar. Landung in heftigem Schneetreiben. Die wirklich anspruchsvolle Übung ist wie immer bei solchen Verhältnissen das Rollen, nicht die Landung, denn die Rollwege sind zugeschnitten, die Rollwegbezeichnungen kaum lesbar. In wenigen Minuten liegt 4 cm Neuschnee auf dem PC 12. Auch hier macht uns der Zoll überraschenderweise keinen Ärger. Ich freue mich bereits auf die Enteisungsübung! Am nächsten Morgen bin ich bereits um 0300 Uhr wach (Turboprop-lag). Ich entschlüsse mich dazu, etwas Sinnvolles zu tun und verpacke die Überlebens-Ausrüstung, die als "gefährliches Gut" zurückgeschickt werden muss (Patronen der Boote und Schwimmwesten).

Das Wetter ist besser geworden. Bei -15°C weht allerdings ein eisiger 25-kts-Wind.

Ich brauche zwei Anläufe um das Öl nachzufüllen. Ich öffne die Büchse im Gebäude und bin wohl in der Lage den Öldeckel zu öffnen um das Öl einzufüllen, aber den Deckel schliessen kann ich mit meinen völlig gefühllosen Fingern nicht mehr. Es ist brutal kalt. Nach kurzem, schmerzhaftem Aufwärmen der Finger schliesse ich Deckel und Ölwanne und kümmere mich um die in der Schweiz bestellten Anflugkarten unserer letzten zwei Flüge.

24.2. Bangor-Montgomery

Bei immer noch beissend-kaltem Wind steigen wir der Pistenachse entlang auf 5000 ft. Die Winde auf unserer Reiseflughöhe werden erneut 120 kts betragen, allerdings dieses Mal nicht als direkter Gegenwind. Wir dürfen links nach Carmel drehen und weiter steigen auf FL 240. Erneut eine Premiere: auf 9000 ft beträgt der Wind bereits 100 kts (!) Der Wind kommt fast neunzig Grad von rechts, was uns mit der relativ langsamen Steiggeschwindigkeit einen Aufkreuzwinkel von 46° ergibt.

Der Maximalwind auf diesem Flug beträgt stattliche 154 kts (285 km/h)

24.2. Montgomery-Key Largo

Nachdem sich der Sohn Sam's bei uns verabschiedet hat, wir erneut aktuelles Wetter eingeholt haben und das Flugzeug aufgetankt ist, machen wir uns an die letzte Etappe: den Flug von Montgomery nach Key Largo. Endlich sind wir auch wieder mit akzeptablen Geschwindigkeiten unterwegs (270-280 kts). Einziges „Problem“ auf diesem Flug wird die relativ späte Ankunft auf dem privaten Flugfeld des „Ocean reef club's“ sein. Wir fliegen wieder Richtung Osten und verlieren eine Stunde auf diesem Flug. Die Piste wird beleuchtet sein, und da sie relativ schmal ist, werde ich mit dem Gefühl zu kämpfen haben, zu hoch anzufliegen (die Landung erfolgt dann etwas vor dem Abflachen). Die Bewölkung wird mit b/ 020 angegeben, das heisst wir werden irgendwo in der Nähe von Key Largo einen Instrumenten-Anflug fliegen, um dann VFR unter den Wolken nach Key Largo zu fliegen. Eine Übung, die ich nachts zu vermeiden suche. Das Wetter südlich von Miami ist dann allerdings (wie so oft) besser als erwartet, die Landung kein Husarenstück.

Sams Haus ist riesig. Die letzte Nacht werde ich im Gästehaus der Blounts übernachten. Ich esse etwas in einer Bar des Clubs und



geniesse die sommerlich warmen Temperaturen Floridas. Nur wenige Stunden zuvor habe ich noch fürchterlich gefroren. Jetzt sitze ich im T-Shirt an der Bar und esse einen Fish-Burger. Kurz nach neun liege ich todmüde im Bett. Kurz nach sechs Uhr weckt mich mein inneres

Im „Taucheranzug“ Klöpplersystem. Bei einem Mineralwasser geniesse ich die Ruhe und die Wärme der Florida-Everglades. Ich bin im Paradies. Das Haus der Gastgeber ist unglaublich.

Um das Haus ein riesiges Mosquito-Netz, vorne liegt das Boot, hinter dem Haus ein riesiger Park, und nur wenige 100m davon entfernt der private Flugplatz.

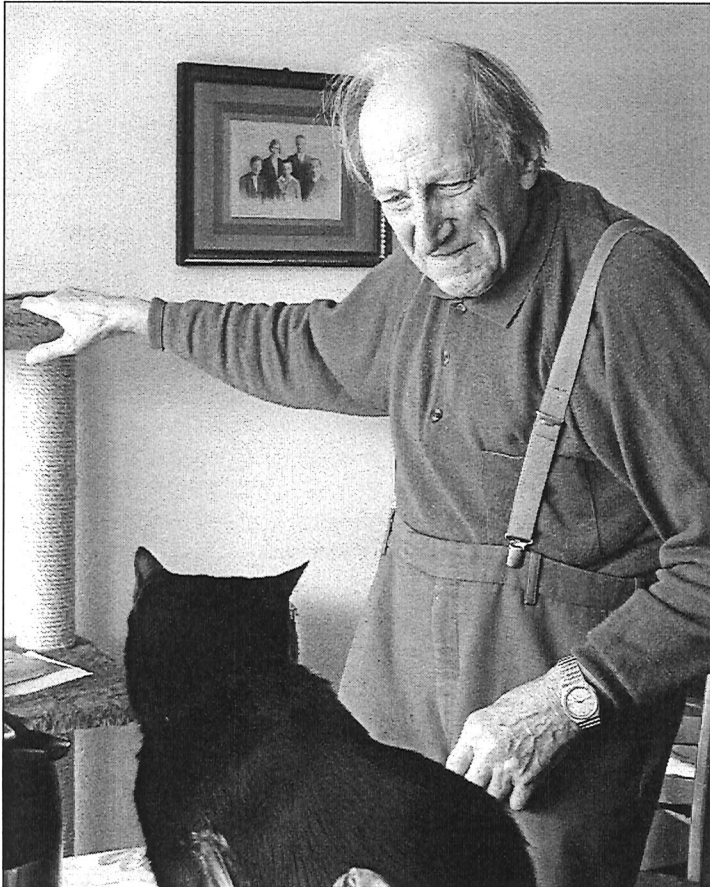
Hier liesse es sich leben, müsste ich nicht um fünf Uhr wieder in Atlanta sein um meinen Flug zu erwischen.

Aschi Leu ist 80

Am 27. April konnte Aschi Leu im Altersheim Schönegg an der Bümplizstrasse 195 seinen 80. Geburtstag feiern. Die Segelfliegergemeinde wünscht ihm von Herzen noch manche schöne und möglichst beschwerdefreie Lebensjahre!

Wenn Aschi mit seiner Katze „Minus“ spielt, die ihm den Heim-Alltag aufhellt, oder ab und zu ein Fotoalbum zur Hand nimmt und von so „tischen“ Vögeln wie Zögling, S-18 und Kranich erzählt, aber auch von DG-100 und Twin Astir, die er alle geflogen hat, dann ist ein Leuchten in seinen Augen auszumachen. Und sollte sich gar ein ehemaliger Segelfliegerkamerad zu ihm an die Bümplizstrasse 195 „verirren“, würde er sich darüber sehr freuen.

Fritz
Soltermann





11. – 15. Juni 2001 (Reserve 16./17. Juni)
auf dem **Flugplatz Schänis**



In der Woche vom 11. bis 15. Juni finden in Schänis die

Schweizermeisterschaften der Junioren und
das **Zürcher RAL** statt.

Komm an die Meisterschaften und erlebe **«Flieger-Asse»**
live beim modernen Wettbewerbsbetrieb.

Sämtlich Flüge **können** nach der Landung **verfolgt werden**.
Ausserdem lädt **«Schänis Soaring»** jedefrau und jedermann
ganz herzlich zum gemütlichen **Grillabend** am

Donnerstag, 14. Juni auf dem Flugplatz Schänis bei jedem Wetter ein.

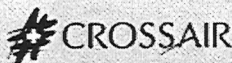
Der legendäre Film **«Wispering Wings»** von René Comte

wird uns in eine andere Zeit und Landschaft versetzen.

Eine **Tombola** mit tollen Preisen, zum Beispiel Crossair-Flüge
und weitere, fröhliche Attraktionen erwarten Euch.

Lasst uns Kameradschaft pflegen! – **Es lohnt sich!**

sponsored by:



MIGROS
Kulturprozent



www.flugplatz-schaenis.ch

CAFE STEIBACH HOLZOFENBÄCKEREI KONDITIONEIREI



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

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:

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

hammerschlag@swissonline.ch

*Inserate: Michael Jäggi, Tel.
031 331 82 29*



Schattenspender.

Sonnenstoren jetzt
in unserer Storotheek.

storen+service ag

Gewerbepark Felsenau, Bern

Telefon 031 300 31 31, www.repavit.ch

HOFMANN

GmbH

Getränke Hauslieferdienst

3126 Gelterfingen



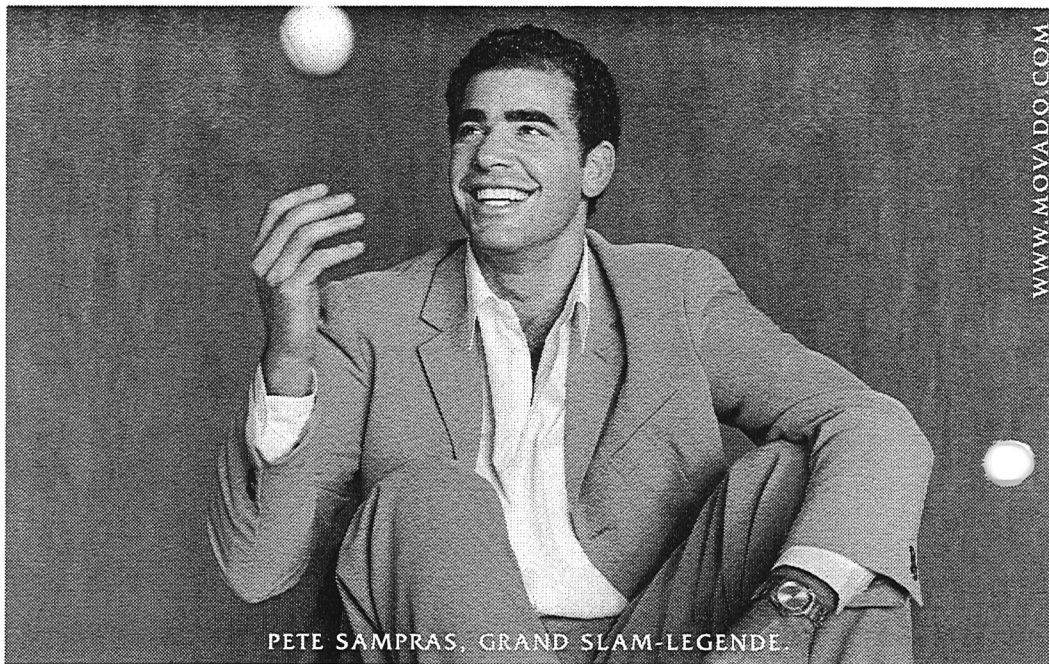
Schluss mit Flaschen schleppen!

**Mineral
Wein
Bier**

Telefonieren
genügt, wir
liefern ins
Haus oder zu
Ihrem Festplatz

Zum Discountpreis

Tel. 031 819 27 37



PETE SAMPRAS, GRAND SLAM-LEGENDE.



THE NEW MOVADO SE
MOVADO.

THE MUSEUM® WATCH. PUSHING THE ARTFORM.

EDELSTAHL. SCHWEIZER QUARZWERK. WASSERDICHT. FÜR DAMEN UND HERREN.

Das
Besondere
von
Sonderegger
Spitalgasse 36 3011 Bern Mürren