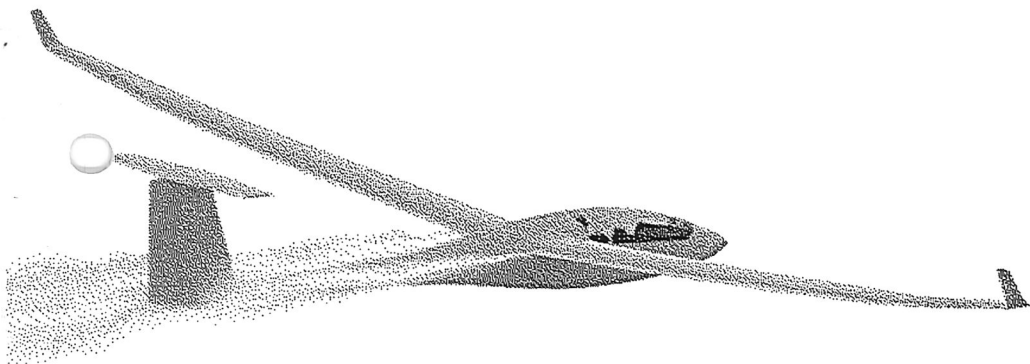


**September 2001**



*Glider*  
**NEWS**

---

**SEGELFLUGGRUPPE BERN**

# Tätigkeitsprogramm 2001

**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, Schleppilotenrapport, Ansaufen*



[www.sgbern.ch](http://www.sgbern.ch)

*Immer das Neuste auf dem Web (SG today)*

*Von jedem Flugtag ein Fotobericht.*

*Deine Beiträge direkt an den Webmaster!*

*Liebe Mitglieder,*

*liebe Freunde der Segelfluggruppe Bern*

*Ferienzeit, Reisezeit, Mussezeit... Segelflugzeit! Leider ist sie schon fast wieder vorbei, aber wir dürfen schon jetzt auf eine wettermässig eindrucksvolle Sommerzeit zurückblicken.*

*Nun zur Lage der (SG) Nation: Die Verhandlungen um den Biderhangar und um das Thema Flugsicherung liefen auch in der Ferienzeit auf Hochtouren.*

*Wir dürfen mit Beruhigung zu Kenntnis nehmen, dass die Verhandlungen in Sachen Biderhangar konstruktiv mit unseren Partnern weitergeführt werden konnten.*

*Auch hat in der Zwischenzeit die Kant. Denkmalpflege einen beträchtlichen Kredit zur Erhaltung des Bider-Hangars gesprochen. Die Arbeit am*

*Vereinbarungsentwurf für eine gangbare Lösung für die Übernahme des Hangars auf das Segelfluggelände zwischen der SG und der Alpar AG ist in die Endphase getreten, so dass die Mitglieder der SG Bern schon bald in allen Einzelheiten darüber informiert werden und ihre Meinung dazu kundtun können. Man bittet noch um etwas Geduld. Gut Ding will Weile haben!*

*Etwas weniger schnell, aber nicht weniger intensiv wird über die Belange der Flugsicherung verhandelt. Ein berechtigtes Sicherheitsbedürfnis aller Beteiligten (BAZL, ALPAR; Skyguide; SG Bern) muss sorgfältig gegen allfällige Einschränkungen abgewogen werden. Auch hier sind wir, so scheint es mir, auf gutem Weg zu einem sinnvollen*

*Compromiss. Wir hoffen für die nächste Saison ein gangbares Sicherungsgefüge und eine gute, tragbare Vereinbarung zu haben, die sowohl den Aspekten der Flugsicherung wie auch unseren Bedürfnissen Rechnung tragen.*

*Wir hoffen für die nächste Saison ein gangbares Sicherungsgefüge und eine gute, tragbare Vereinbarung zu haben, die sowohl den Aspekten der Flugsicherung wie auch unseren Bedürfnissen Rechnung tragen.*

*Wir hoffen für die nächste Saison ein gangbares Sicherungsgefüge und eine gute, tragbare Vereinbarung zu haben, die sowohl den Aspekten der Flugsicherung wie auch unseren Bedürfnissen Rechnung tragen.*

*Zum Bautag am 10. Oktober lade ich insbesondere diejenigen ein, die ihre Einsätze für diese Saison noch nicht vollständig geleistet haben, und natürlich auch alle anderen, die gerne wieder mal Hecken fräsen möchten.*

*Für den Rest der Saison wünsche ich weiterhin „happy landings“!*

Your Capt'n  
Peter Dürig



## **Die ALPAR informiert**

*Liebe Leserinnen, liebe Leser*

*Wie Sie alle wissen, werden in den nächsten Jahren auf dem Flughafen Bern-Belp verschiedene Bauvorhaben realisiert.*

*Damit Sie stets über die aktuellen Bauaktivitäten informiert sind, stellen wir Ihnen Bau-news als Informationsquelle zur Verfügung.*

*Mit Bau-news möchten wir Ihnen einen Überblick über die wichtigsten Bauvorhaben, den jeweiligen Projektstand und die geplante Realisierung geben. Darüber hinaus informieren wir Sie über die zu beachtenden Einschränkungen und Sicherheitsmassnahmen in der Bauphase.*

*Weitere Informationen rund um den Flughafen finden Sie auf unserer Homepage unter [www.alpar.ch](http://www.alpar.ch).*

*Viel Spass beim Lesen!*

### **Sicherheitshinweis**

*Achten Sie beim Rollen auf den Baustellenverkehr. Die Hindernisfreiheit ist auf dem Vorfeld und auf den Rollwegen nicht in jedem Fall garantiert. Einschränkungen für die Piloten werden über das ATIS und per Notam bekannt gegeben und sind an Ort und Stelle signalisiert. Vor dem Wegrollen und beim Anflug immer ATIS 125.125 MHz abhören. Innerhalb des Flughafenareals ist für Fahrzeuge die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h einzuhalten. Unbefugtes Befahren des Areals wird verzeigt und widerrechtlich parkierte Fahrzeuge werden kostenpflichtig abgeschleppt.*

### **Terminalneubau**

*Der Terminalneubau ersetzt die Altbauten und das nach dem Hochwasserereignis vom Mai 1999 errichtete Abfertigungsprovisorium im Zelt. Die Baubewilligung wurde am 27. Juni 2001 erteilt. Zur Zeit wird das Projekt intensiv auf Kostenreduktionsmassnahmen überprüft. Die Abbruchs- und Vorbereitungsarbeiten für den Neubau laufen seit dem Mai 2001. Dabei wurden bereits verschiedene Provisorien zur Sicherstellung des Flughafenbetriebs während der Bauphase erstellt. Die intensiven und auch sichtbaren Bauarbeiten beginnen im September 2001 und werden mit dem Gebäudeabbruch und der Erstellung*



einer provisorischen Vorfahrt für die Dauer der Bauarbeiten im November 2001 abgeschlossen.

Mit dem Terminalneubau wird im Januar 2002 begonnen. Der neue Terminal des Flughafens Bern-Belp sollte im Oktober 2002 unseren Kunden zur Verfügung stehen.

### **Pistenverlängerung**

Die Baubewilligung wird gegen Ende August 2001 erwartet. Die Ausführung der Pistenverlängerung ist in zwei Etappen geplant. In der ersten Etappe wird ab Mitte September bis ca. Ende Oktober 2001 die Pistenverlängerung gegen Nordwesten, d.h. in Richtung der Stadt Bern, gebaut. Die Pistenverlängerung gegen Südosten, d.h. in Richtung Belp, kann erst nach der Aufhebung der bestehenden Zufahrtsstrasse, frühestens im Jahre 2003 gebaut werden.

Für die ab September 2001 laufenden Bauarbeiten sind zur Zeit intensive Vorbereitungsarbeiten im Gang. Während den Bauarbeiten erhält der Umweltschutz eine hohe Bedeutung. Insbesondere wird dem Boden- und Grundwasserschutz eine besondere Beachtung zuteil. Die beauftragten Unternehmungen werden von einer ökologischen Baubegleitung betreut und die Bauarbeiten werden laufend überwacht.

### **Parkplätze**

Die Parkplatzverhältnisse werden ab anfangs September 2001 mit einem neuen Kundenparkplatz, direkt gegenüber den alten Terminalbauten und dem zukünftigen neuen Terminal, verbessert. Weitere Anstrengungen zur Verbesserung der Parkplatzsituation sind geplant. Mittelfristig soll mit einem Parkhausneubau, neben dem neuen Terminalgebäude, eine attraktive Parkierungsmöglichkeit geschaffen werden.

### **Cateringgebäude der Crossair Catering AG**

Das neue Gebäude der Crossair Catering AG vor dem Flughafenrestaurant kann im September 2001 bezogen werden. Im neuen Gebäude werden dann täglich, mit einem besonders hohen hygienischen Standard, bis zu 700 Mahlzeiten erstellt und ausgeliefert. Sie werden sich als Flugpassagier davon persönlich überzeugen können.

Gottfried Gyger, ALPAR AG

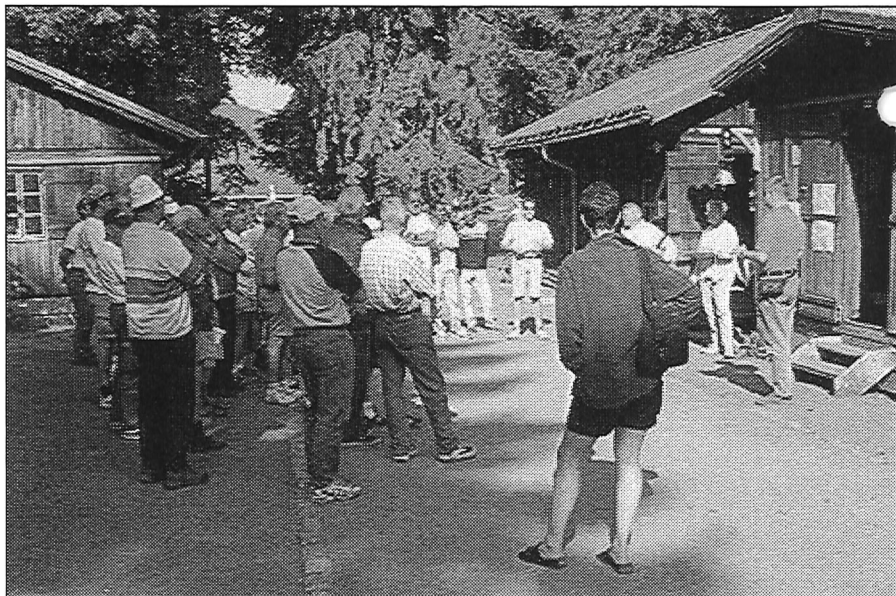
## Saanen 2001, 24.6. – 22.7.

von Franco Robbiani

### Die ersten zwei Wochen

Am Freitag packten wir in Belp unsere Sachen.

Wie üblich stand wieder ein Lastwagen zur Verfügung



Einige Piloten zerbrachen sich den Kopf ab dem vielen Material.

Schon waren die Flugzeughänger alle in einem Glied aufgestellt.

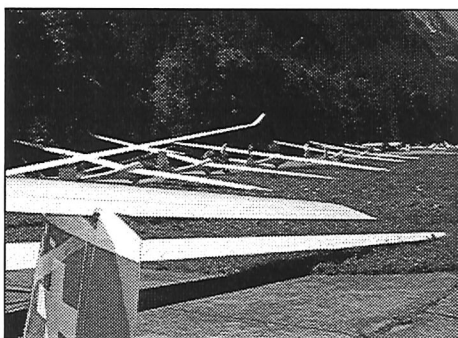
Das Wetter enttäuschte uns nicht. Bis am 6. Juli flogen wir jeden Tag. Anfangs war die Basis über 3500 mM. Grosse

Strecken wurden allerdings nicht erfolgen. Am 6. hatte es eine Föhnwelle über der Lenk. Wir durften zeitweise bis auf 6000 Meter steigen.

Der Breitenförderungs-Kurs war wieder zu Gast bei uns.

Die Tante JU besuchte uns mehrmals.





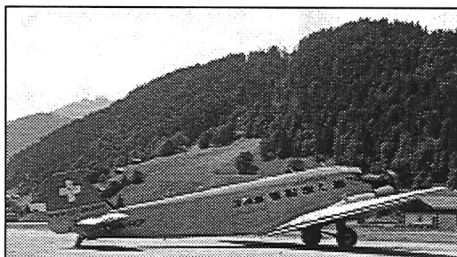
### 3. Woche

*Anfangen hat die Woche nicht besonders gut. Es war am Morgen bedeckt. Einige entschlossen sich einen Ausflug an den Arnensee zu machen. Wiederum andere bastelten ein Flugzeug oder tranken ein Bier. Drei Piloten*

*machten einen Flugversuch. Aber als sie in der Luft waren fing es an zu regnen.*

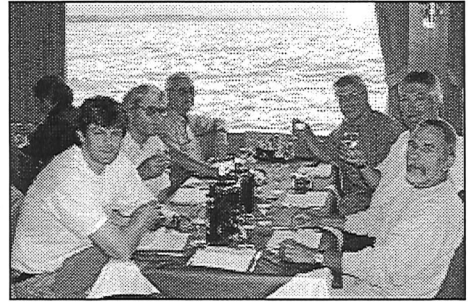
*Am Montag war das Wetter am Morgen wieder bewölkt. Viele entschlossen sich deshalb einen Ausflug zu machen. Am Mittag riss es aber auf, und es gab einen recht guten Flugtag. Einige ärgerten sich am Abend, dass sie nicht geflogen sind.*

*Auch an den weiteren Tagen war das Wetter bewölkt. Deshalb machten wir unsere obligate Schulreise: Wir fuhren mit dem Zug nach Montreux, dann mit dem Schiff nach Vevey, wo wir zu Mittag assen. Weiter führte uns die Reise nach Aigle, wo wir den Zug nach Les Diablerets bestiegen. Weiter fuhren*



wir mit dem Postauto über den Col du Pillon nach Saanen.

Am Donnerstag war wieder Flugwetter angesagt, was nicht ganz alle glauben



konnten.

Es gab einen Grosskampftag. Mit Westwindwellen kamen wir bis auf 6000m. Selbst einige erbitterte Saanenlager-Gegner lockte das schöne Wetter nach Saanen. Am Freitag regnete es fast den ganzen Tag.

#### 4. Woche

Am Montag Morgen blies eine kräftige Bise. Als sie endlich nachliess, bedeckte sich der Himmel immer mehr.

In der Nacht schneite es bis auf 2000 Meter hinunter.

Am Abend wurde für uns gekocht. Zum Apéro präsentierte uns Maria Deutsch 13 Saanen-Spezialitäten.

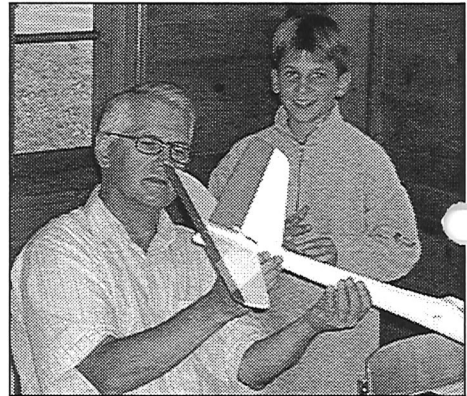
Am Dienstag besuchten uns Ernst Leu und Hugo Stocker bei schönstem Wetter. Am Abend fand das Dorffest statt.

Am Mittwoch regnete es fast den ganzen Tag.

Donnerstag flogen wieder einige Piloten. Da am Freitag kein Flugwetter war, demontierten wir alle Flugzeuge. Nur der Orion wollte einfach nicht in den Anhänger passen. Erst nach 2 ½ Stunden und etlichen Flügen war der Orion fertig verzurrt.

Schon wieder hiess es Abschied nehmen von Saanen.

Am Abend grillierten einige noch auf dem Mösi.



## Diamanten-Welle

5. Juni 2001 in Minden/Nevada U.S.A.

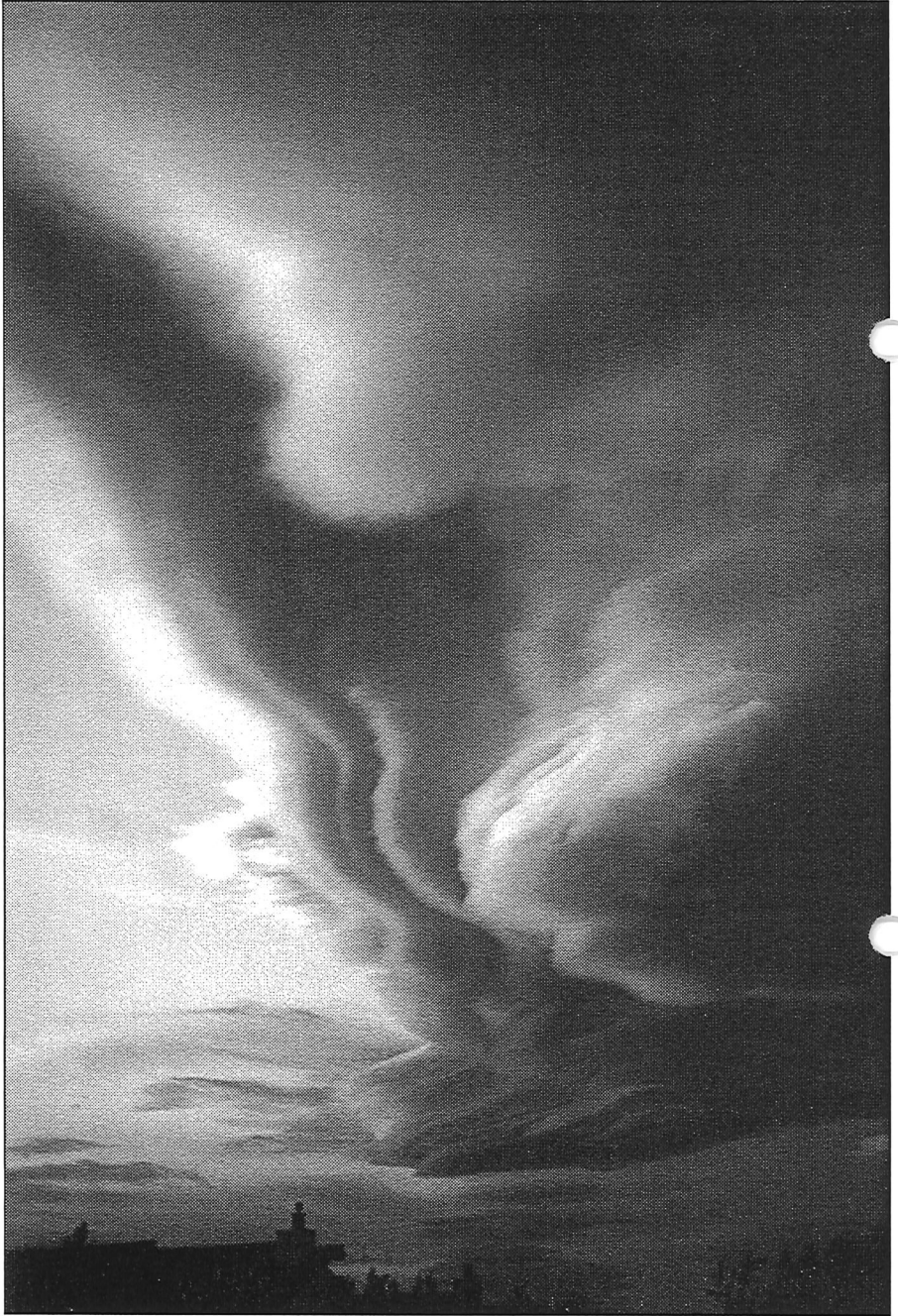
Begonnen hat mein Flug zu einem Brillanten eigentlich ahnungslos. Ich beabsichtigte nämlich in Minden während den Segelflugferien einen 500 km-Flug zu erfüllen. Nachdem ich am 1. Ferientag einen Angewöhnungsflug mit der DG-300 absolviert hatte, war ich am 2. Tag eigentlich nicht lughungrig, weil die Zeitverschiebung von 9 Std. noch nicht überwunden war. Trotzdem besuchte ich am Morgen den Flugplatz, nur in der Absicht zu diskutieren und den Wetterbericht zu studieren. Dieser lag aber noch nicht vor worauf ich den Schlepp-Piloten, welcher bereits in der Luft war, nach seiner Ansicht befragte. Dieser sagte, dass es noch keine Cumuli habe, das könne ich ja selber feststellen, aber er habe eine noch nicht sichtbare Welle entdeckt. Nachdem ich etwas von fehlendem Höhendiamanten murmelte, gestikulierte er und sagte sinngemäss: Hopp hopp, die Welle steht nicht ewig!



René Ernst

Die plötzliche Aussicht auf einen Höhenflug weckte meine Sinne. Rasch hole ich mit dem Auto in der Unterkunft (im Ferienhaus eines Schweizer-Ehepaares) Pullover, Barograf und Getränk. Unterdessen wurde die DG-300 durch die Vermietergesellschaft (HIGH COUNTRY SOARING) vom Standplatz in die Nähe des Startplatzes gestellt sowie mit Batterie, Fallschirm, Sauerstoff und O2-Maske versehen. Nach dem Anschnallen gab es noch Instruktionen durch den Schlepp-piloten: Pflicht auf 16'500 ft (5'029 m/M) Meldung am Funk, dass 16'500 ft erreicht sind und weiteres Steigen beabsichtigt ist. Ohne Bewilligung dürfen 18'000 ft (5'486 m/M) nicht überschritten werden. Die Bewilligung beinhaltet dann die Öffnung eines sog. „Fensters“ einer bestimmten Ausdehnung direkt neben dem Flugplatz Minden. Der Linienverkehr vom internat. Flughafen Reno wird dann entsprechend umgeleitet!

Um 11.30 Uhr erfolgte der Start. Prompt wurde ich nach nur 8 Minuten Schlepp auf 1000m/GND in den Rotor gehängt (2500/MSL) und der Schlepp-Pilot gab freundlicherweise zu verstehen, dass dies Englisch, schon gar nicht in Frühenglisch.





Endlich kam das mit Spannung erwartete Ereignis des Erklommens einer grossen Höhe. Wiederum durfte der Höhenmesser die Arbeit aufnehmen. Dann plötzlich, ausgerechnet in rund 18'000 ft Höhe traf Sinken ein. Was war geschehen? Der Wind welcher die Welle erzeugte, hatte in der Höhe zugenommen und ich hatte mich aus Unachtsamkeit unter die nun zeichnende kleine Lenti in den Abwindbereich treiben lassen. Also mit Speed gegen den Wind, knapp unter der Vorderkante der Lenti vorbei hinaus ins Blaue. Nun begann das grosse mühelose phänomenale Vergnügen des Wellensegelfluges. Anfänglich mit 2,5 m/s das absolut erschütterungsfreie Steigen.

Während mehr als 20 Minuten stand ich wie ein Kolibrivogel absolut stillstehend im Luftraum, dazu im schönsten Sonnenschein. Deshalb war es auch nicht kalt, obschon die Aussentemperatur etwa  $-10^{\circ}\text{C}$  betrug. Weil der Fahrtenmesser auf 40 kt = ca. 75 km/h wie auch das Variometer auf + 5 kt = 2,5 m/s stillstanden, entstand, unterstützt durch die erschütterungsfreie Lautlosigkeit, der eigenartige, ausgeprägte Eindruck eines Schwebefluges. Der Vorteil des Höhenmesser in Fuss: Er bewegt sich 3 mal schneller als in m/s und trägt deshalb zum freudigen Ereignis bei. Trotzdem die bange Frage: Erreiche ich bei abnehmender Steiggeschwindigkeit, was feststellbar war, die angestrebte Höhe, nämlich?:

Klinkhöhe	2'500 m/M	=	8'200 ft
Diamant	5'000 m	=	16'400 ft
notwendig	7'500 m/M	=	24'600 ft/M

Oder rund 25'000 ft, resp. sicherheitshalber gar 26'000 ft.

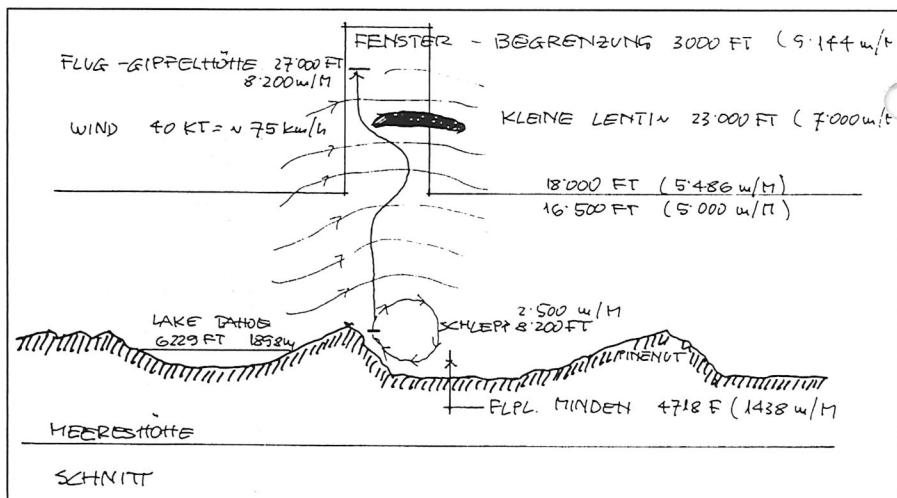
Der stetig arbeitende Höhenmesser beruhigte durch seinen erlangsamten aber kontinuierlichen Gang das Herzklopfen und nährte die Hoffnung auf Erfolg. Da, er schafft es. 76 Minuten nach dem Klinken herrschte euphorische Glücksstimmung und ein unhörbares Juhui unter der Maske auf 26'000 ft = 7'924 m/M. zeugten davon. Eigenartig, jetzt praktisch am gesteckten Ziel angelangt, kam der Gluscht nach noch mehr! Also noch 1'000 ft dazu? Natürlich! Bestärkt wurde ich durch die gute Verfassung, welche noch leichte Rechenarbeiten zuliess. Bei 27'000 ft = 8'229 m/M entschloss ich mich aber, mit Rücksicht auf mein Alter, zum Abbruch des Höhenfluges. Beim lösen der Maske für einen Funkspruch bemerkte ich eine leichte Unsicherheit, welche durch einen „Schluck“ O<sub>2</sub> aber sofort behoben war. Wie nützlich war die seinerzeitige O<sub>2</sub>-Instruktion durch Chef-Fluglehrer Roland Bieri! Ebenso der Rat, 8'000

m/M nicht zu übersteigen. Meine Lungen waren mir dankbar, dass sie nie „beraucht“ worden waren!

Nun vollzog ich eine 90° Kurve und sah mich hoch über der schmalen Lenti, welche mir das Glück beschert hatte. Unter mir der tiefblaue Lake Tahoe. Hier begann ich den sachten Abstieg. Dabei verdichtete sich ein Problem, welches bereits vorher bestanden hatte. Die von der Konstruktion her perfekte Maske, welche ich kurz vor dem Start erhalten hatte, musste ständig mit der linken Hand angepresst werden, weil der Rüssel auf der Brust auflag und so das vollständige Anliegen verhinderte. Die Maske war wohl für sitzende Piloten konstruiert. Mir fehlte also eine 3. Hand zur Bedienung der Bremsen. Leicht ausgefahrene und feststehende Bremsen ermöglichten dann einen sachten Abstieg von 44 Minuten Dauer.

Ich fühlte mich wahrlich über allem. Ein grösserer Rundflug war nicht möglich, weil das „Fenster“ sehr begrenzt in der Landschaft steht. Immerhin konnte ich den Mt. Patersen (11'673 ft) aus dieser Höhe belächeln, hatte ich doch bei Streckenflügen bereits Bekanntschaft mit seinen Flanken machen müssen. Rechnerisch hätte die Endhöhe für einen Streckenflug über den Lake Tahoe, die Sierra Nevada, das Napavalley bis nach San Francisco gereicht (bei Missachtung des Gegenwindes). Nach 128 Minuten Flugdauer wieder festen Boden unter den Füßen, feierte ich im wahrsten Sinne des Wortes die geistigen und physischen Höhen dieses Fluges, welcher mir, sage und schreibe 57 Jahre nach dem 1. Alleinflug, beschert war!

Segelflug ist und bleibt eine Geduldsache.





## Spanien 2001

Nachdem der erste Teil des Lagers durch Stefan auf der Homepage dargestellt wurde, folgt hier nur noch der zweite Teil.

21.7.

Endlich wieder sommerliche Temperaturen, das Morgenessen findet am Schatten und in kurzen Hosen statt.

Entsprechend sind auch die Erwartungen an die fliegerischen Möglichkeiten gestiegen.

Um die 14 Uhr ist es noch blau, aber durch das Wäldchen rauschen ab&zu Ablösungen, ein sicheres Zeichen, dass es Zeit ist, die Siesta abzubrechen. Stefan entfleucht als erster, Ueli knattert hinterher. Man reibt sich die Augen, da landet ja Stefan schon wieder und rollt zum Anhänger. Auch Ueli taucht wieder bedenklich tief auf, kann aber durch Wiederanlassen eine Landung vermeiden.

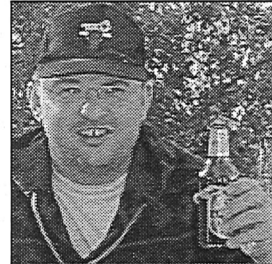
Eine Inspektion der DG 800 zeigt, dass der Haltepunkt des Spindelantriebs, der den Motor einführt, abgerissen ist. Adieu Motorbetrieb. Stefan entscheidet sich, umgehend heimzufahren. Noch am selben Abend fährt er bis Bilbao, am Tag darauf ist er um 17h zuhause.

Unterdessen machen Ueli und Trene einen Ausflug der Sierra entlang 100 km gegen Westen. Es geht im Blauen bis auf 3500m.

22.7.

Es wird wieder etwa 14h, bis ich den Ventus in Bewegung setze. Während des Starts beschert mir eine Ablösung ziemlich Rückenwind, so dass ich zwar abhebe, aber mit 10cm Höhe den Rest der Piste abfliege. Nach 1000m reicht es gerade über die Büsche...

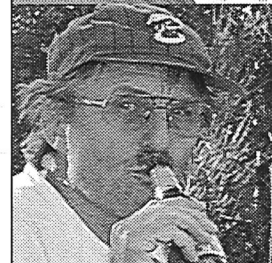
Es wird ein recht schwieriger Flug im Blauen. Zwar hat es Aufwinde bis 4m und bis auf 3500m, aber dazwischen geht es kilometerweit gnadenlos runter. Das macht dann einen recht üblen Eindruck, so einige hundert Meter über dem hohen Gelände (bis 1500mM), das nächste landbare Gebiet 20km entfernt,



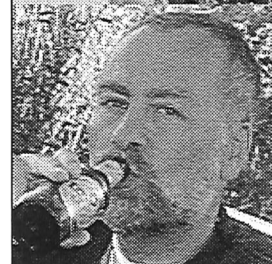
Stefan, durstig.



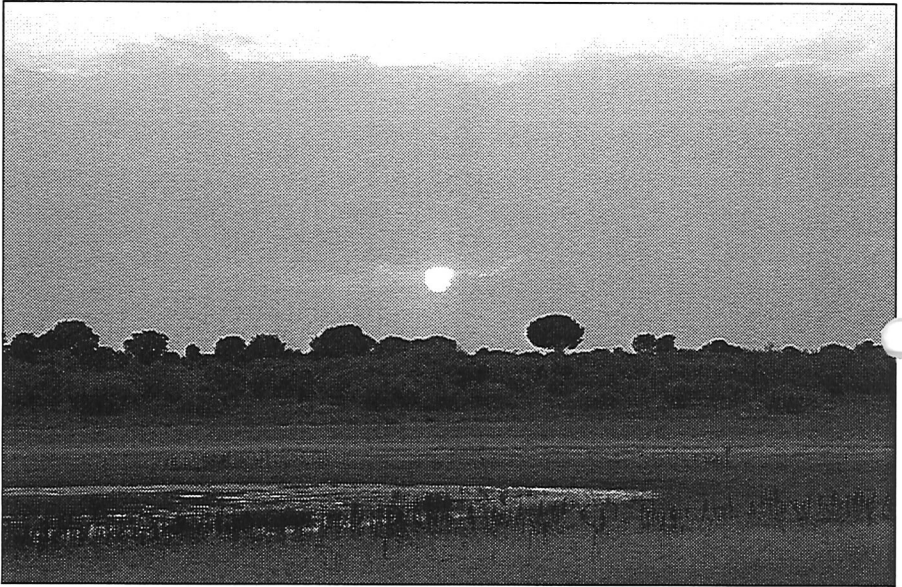
Ueli, zeigt die Flasche nicht (diskret)



Trene, durstig



Redaktör, auch durstig



*Natur pur* ausser einigen zweifelhaften Äckerlein in der Nähe. Ich wende am Alto Rey an der Sierra (130km), und treffe auf dem Rückflug Trene. Die Sicht ist ausgesprochen schlecht, es ist unmöglich, miteinander zu fliegen. Während ich gegen 18h lande, macht Trene noch einen Abstecher nach Avila.

### 23.7.

Einkaufstag, Washtag usw. Erst gegen 16h beginnen Ueli und Trene ihren Flug. Während Ueli in der Nähe die Tücken des Objekts studiert, quert Trene recht zügig an die Sierra, wo er unter einigen Kummeli auf 4000m kommt. Es werden dann im weiteren keine grossen Stricke zerrissen, man ist nach 2h30 wieder gemütlich vereint.

Nach einem stilvollen Nachtessen, wie immer gekrönt durch einen edlen Tropfen aus Stefans Keller (er hat freundlicherweise die Kiste hiergelassen), einer der Höhepunkte der Tage hier: Die Wanderung mit dem Hundli bei einbrechender Dunkelheit über das Hochplateau. In der Ferne die Lichter der Dörfer aus grosser Entfernung gestochen klar, am Himmel letztes Abendrot, im Süden ausnahmsweise der rötliche Mars, im Westen die schmale Sichel des Mondes. Vor dem noch erhellten Horizont die schwarzen Silhouetten der Pinien. In die völlige Stille plötzlich lautes Schnauben und krachendes Unterholz: Ein Wildschwein, nehme ich an. Später noch eines, es rennt den Rand der Piste entlang, ein schwarzer Schatten gross wie ein Bernhardiner.

Im letzten Licht die elegante Erscheinung einer ASH25, vertäut und auf ihren nächsten Flug wartend. Insgesamt stehen etwa ein Dutzend Flieger rum, die dazugehörigen Leute sitzen alle im Dorf in der Wirt-schaft; kein Mensch im Umkreis von Kilometern, ausser Ueli und Trene natürlich.

Allein das Naturerlebnis hier lohnt schon die weite Reise...

## 24.7.

Der Morgen beginnt mit allerlei hoher Bewölkung und frischen 16°. Nach 10h ruft Alex Husy aus Fuente an und gibt die Meteo durch: Es könnte was werden!

Um 14h starten die ersten Franzosen. Bald sind sie wieder am Boden und räumen ihre Flieger weg. Grosse Abdeckungen bedecken den Himmel, und es sieht recht gewittrig aus mit hochschiessenden AC überall. Erst nach dem dritten Motoreinsatz kann ich in der Nähe der Sierra hochdrehen. Bald geht's auf 3200m ostwärts. Die Sicht ist lausig, aber es läuft gut. Nach einer guten



Stunde bin ich in Soria,

die 156 km schaffe ich mit 140 km/h und nur 11% Kurbelanteil. Auf dem Rückflug ist die max. Höhe komfortable 3750m. Für die 218 km nach Avila brauche ich gut 2 Stunden. Überall hängen Gewitter rum, die Sicht wird minimal. Doch gegen Westen scheint wieder die Sonne, die Störung ist durch.

Ich habe genug von der Dunstfliegerei und steuere Campolara an, wo mich Ueli mit einem kühlen Bier an der Piste empfängt. Trene hat unterdessen mit seinem schrottigen Drahtesel Fuente besucht. Er ist tief beeindruckt von der Anzahl offener Flieger, BMW's und Benzen sowie der „Cirrus-Strasse“ und der „Blanik-Allee“ auf dem Camping. Trotzdem gefällt es ihm bei uns im Busch besser.

Der Tag klingt beim einem feinen Chambertin aus (danke, Stefan!).

Juhui, fliegen!

25.7.

Heute ist der Himmel wolkenlos, aber immer noch dunstig; vorerst ist von der Sierra nichts zu sehen.

Um 13h sichtet Ueli aber eine satte Wolkenstrasse über dem Gebirgszug, und um 14h fliegt er ab, nach der üblichen Bastelei an der Elfe auch Trene.

Bei besten Bedingungen und Basis bis 3500m wenden sie etwa 100 km im Westen sowie etwa 100 km im Osten, was laut Auswertung 450 km ergibt.

26.7

Schon nach 11h stehen die Kummeli an der Sierra. Ich stehe zuvorderst in der (bescheidenen) Startreihe, aber ich will am Platz beginnen.

Um 1245h starte ich, muss aber 45 Min. lang pickeln, bis ich über 1000m GND komme. Um 14h erreiche ich über Fuente 3000m. Eine Stunde später bis ich 140 km weiter, vor der Sierra entlang gegen Osten und in die Ebene hinaus. Nur noch einzelne Kondensen sind zu sehen, und es wird schwierig, die Thermik zu finden. Immer wieder drehe ich ein, ohne über 3000m zu kommen. Trene ist auf demselben Kurs und berichtet später, er sei immer zwischen 3300 und 4000m geblieben. Um 1540h wende ich wie ausgeschrieben in Ciria (230 km)



und komme erst eine halbe Stunde später wieder in den Genuss eines anständigen Lifts. Nun steuere ich eine Konvergenzlinie an, die sich im Dunst nördlich zeigt. Ich kann nur erraten, wohin sie führen wird. Hier auch der beste Schlauch des Tages: In 5 Min. steige ich um 1000m auf 3400m, das gibt 3m/s über alles. Die Konvergenz führt mich wie gewünscht an Avila vorbei nach Villatoro. Hier hängt es ziemlich unorganisiert herunter, um gleich dahinter ins Blaue überzugehen. 20 km vor der vorgesehenen Wende drehe ich um, es ist bald 19h, und fliege noch ein wenig Trene entgegen, der sich im Norden tummelt. Den gestrandeten Franzosen kann ich nirgends auf den Feldern entdecken. Um 20 h lande ich nach 650 km über die Ecken gemessen. Trene folgt alsbald mit der Elfe mit immerhin 530 km auf dem Tacho.



## 27.7.

Schon am Morgen quillts in eher übertriebener Weise an der Sierra, die Druckverteilung ist flach. Um 1345 fliegt Ueli los, zuerst Richtung Gredos nach Westen, dann der Sierra entlang gegen Osten. Das Wetter hält sich zurück, und Ueli macht einen schönen Flug über 380 km, mit Basis bis 3500m und Landung um 20h.

Mir bleibt viel Zeit für eine Wanderung in der Umgebung. Ich komme an einem verlassenem, zum Teil bereits einstürzenden Gehöft vorbei,

mit unvergleichlicher Aussicht in jede Richtung, kilometerweit vom nächsten Haus, umgeben von völliger Stille. Es mag ein wohlhabender Landsitz gewesen sein, davon zeugen grosse, schwer vergitterte Fensteröffnungen und





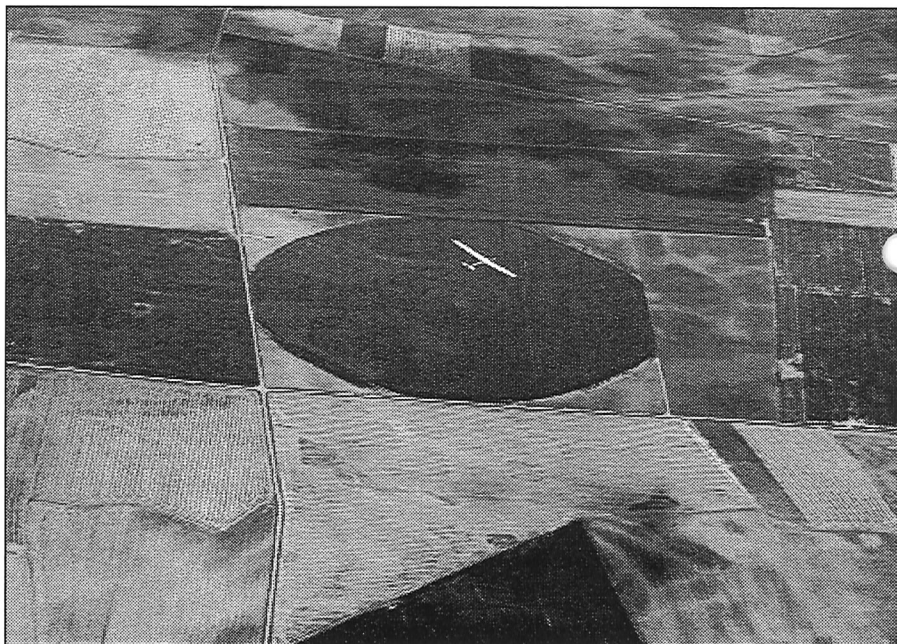
reich verzierte schmiedeiserne Balkongeländer. Ich sehe mich in der Ruine um. Welche Schicksale mögen sich in diesen Räumen abgespielt haben? Ich stelle mir einen harten, unnachgiebigen Herrn vor, Unterdrückung, ein hartes Leben für die Angestellten, vielleicht auch für die Familie, unerfüllte Sehnsüchte.

Der schönste Platz ist unter den riesigen Pinien vor dem Haus. Hier kann man sich schon mal Gedanken machen über die Endlichkeit des eigenen Daseins.

### 28.7.

Ein kühler Morgen nach dem Regen am Vorabend, fast ein bisschen neblig. Mit der Erwärmung bilden sich an der Sierra dicke Congestus, aber gegen Norden stehen leckere Kummeli. Um 1345 starte ich als erster, die Franzosen sind noch am Mittagessen und genehmigen ihr Gläschen Rosé vor dem Start. Nach einem Abstecher gegen Süden wende ich mich gegen Nordwesten, und eine Stunde später wende ich in 130 km, immer etwa auf 2000mM (1000m GND) fliegend. Kurbelanteil unter 13%, Gesamtsteigen 2,5m. So hat mans gerne. Über die installierte Hochantenne kann ich Ueli und seine Wettermeldungen bestens verstehen. Da er von Süden her langsam Gewitter meldet, kehre ich um, treffe Trene und fliege zurück. Am Platz unterdessen

Wenn es gerade nichts zu basteln gibt, ist die Elfe stark auf Strecke





alles finster und rassig Wind. Aus 15km mache ich einen Direktanflug, die Gewitterböen verhelfen mir zu einer eher artistischen Landung (alles noch ganz...) Bald ist der Flieger festgezurr. Das Gewitter zieht dann südlich vorbei, uns reicht es noch für einige Tropfen.

### 29.7.

Schon früh entwickeln sich die verrücktesten Lentis, und der Wind weht alles im Camp herum. Doch dann sieht es wieder einladend aus, und Ueli und Trene machen einen schönen Flug in der Umgebung.

### 30.7.

Es ist grau, trüb und windig. Wir fahren nach Avila, wo sich die Herren Dr. bei netten Damen für 12 Fr. den Kopf massieren lassen (auch die Haare wurden hübsch gekürzt). Auf dem Rückweg besuchen wir den „Windmühlenberg“. Dort oben ein tierischer Südwind, die Turbinen drehen elegant und fleissig. Weit über 100 stehen auf den Kreten, jede mit gegen 1000 PS Leistung.

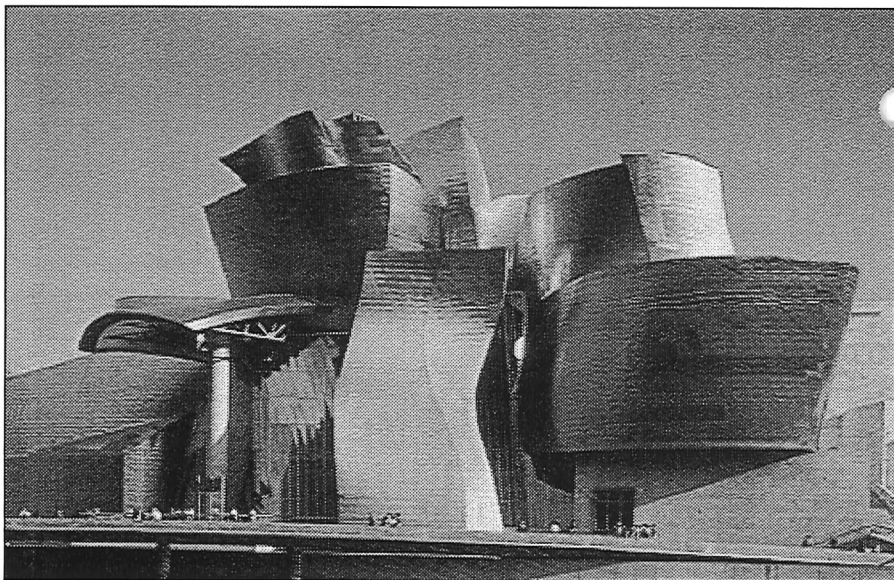
Zurück im Camp bäckt Ueli sein erstes Brot: mmh, lecker! Dies ist eine gute Alternative zu der Pappe, die hier vom Bäcker produziert wird. Da unsere 14 Tage um sind und das Wetter wenig grandioses ver-

spricht, demontieren wir die Flieger. Im Flugreisebuch stehen 10 Flüge und 41h, wieder eine ansehnliche Bilanz für uns Sofaflieger.

**31.7.**

Nach gebührender Verabschiedung von den Franzosen fahren wir etwas wehmütig ab.

In Bilbao machen wir einen Zwischenhalt, um das Guggenheim-



Die spinnen, die Spanier

Museum anzuschauen. Dies ist ein unglaubliches Ding, das man gesehen haben muss. Es ist beeindruckend was moderne Architektur zustande bringen kann.

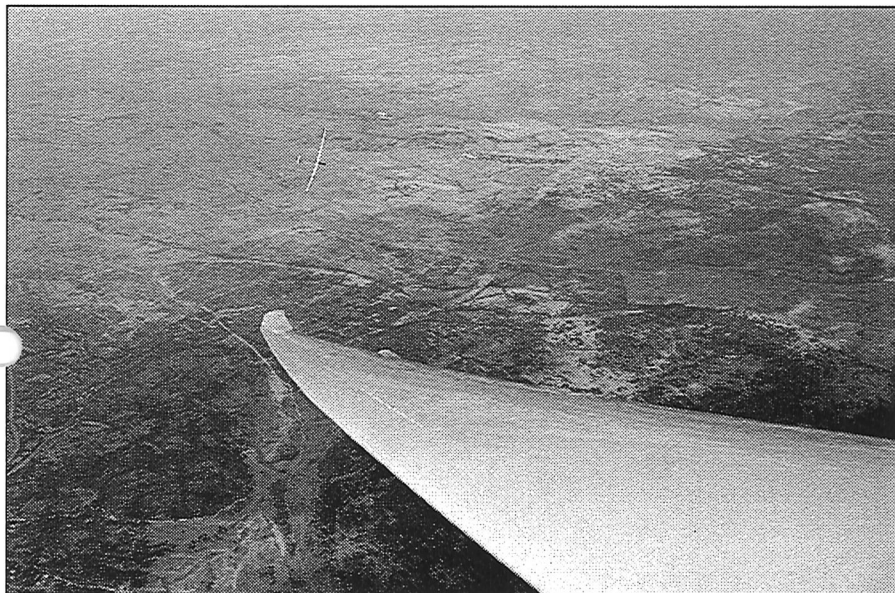
Ein ganzes Stockwerk ist Armani gewidmet. Von dieser Ausstellung erwarte ich nicht viel, was soll ich schon mit dem Modeplunder anfangen. Aber es kommt anders: Hunderte von wunderschönen Roben schweben, dezent beleuchtet, vor dunklem Hintergrund, in den riesigen Räumen spärliche Klänge. Ein traumhaftes Erlebnis.

Die Weiterfahrt ist dann wieder eher trivial und heiss. Irgendwo im Südwesten Frankreichs verschlaufen wir uns in einem Wald und mampfen gemütlich Pizza.

**1.8.**

Wie üblich erfolgt die Heimfahrt am heissesten Tag des Jahres, man meldet bis 40°. Aus bislang noch nicht schlüssig geklärten Gründen muss man noch selbigen Abends zuhause sein, und so gibt's 1000km





Seltene  
Begegnung:  
Hier gehört  
der Himmel  
dir.



Only push!

*mehr oder weniger am Stück zum Nationalfeiertag. Zum Glück hat Trene Erkondischen!*

*Beim Einnachten entlang des Genfersees schöne Ausblicke auf Feuerwerk à gogo. Um 24h bin ich wieder daheim.*

*Wir sind uns alle einig: Die Fahrt lohnt sich jedes Mal. Einmal segelfliegerisch, dann auch im Drumherum; es war eine saumässig gemütliche Gesellschaft.*

*Let's go again!*



### **Kompliment !**

*Als interessierter Leser der Glider-News möchte ich einmal meiner Begeisterung Ausdruck verleihen.*

*Die Beiträge sind sehr informativ und für „Aussenstehende“ (ich bin nur ein Fan und Gönner der SG Bern) ist es ein willkommenes Lesevergnügen.*

*Kurz: Macht weiter so!*

*In diesem Sinne - ALWAYS HAPPY LANDING*

*Mit freundlichen Grüssen*

*Theo P. Gnägi*

# 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,  
[hamerschlag@swissonline.ch](mailto:hamerschlag@swissonline.ch)

Inserate: Michael Jäggi, Tel.  
031 331 82 29

Bild: rothier



Abfangnetz.  
Insektenschutzsysteme jetzt  
in unserer Storotheek.

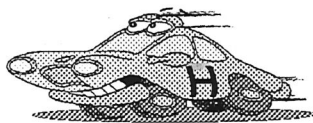
storen+service ag  
Gewerbepark Felsenau, Bern  
Telefon 031 300 31 31, [www.repavit.ch](http://www.repavit.ch)

# 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

# IWC. Offizieller Ausrüster der Männer.

Wir unterstützen das starke Geschlecht: zum Beispiel mit dem mechanischen Fliegerchronographen. Weicheisenkäfig zum Schutz vor Magnetfeldern. Mechanisches Chronographenwerk. Automatischer Aufzug. Wasserdicht bis 60 Meter Wassertiefe und unterdruckfest selbst auf 16000 Meter Flughöhe. Ref. 3706 in Edelstahl, CHF 4250.- (unverbindliche Preisempfehlung).

## IWC

Seit 1868.

Und solange es noch Männer gibt.



Das  
Besondere  
von  
sonderegger  
Spitalgasse 36 3011 Bern Mürren