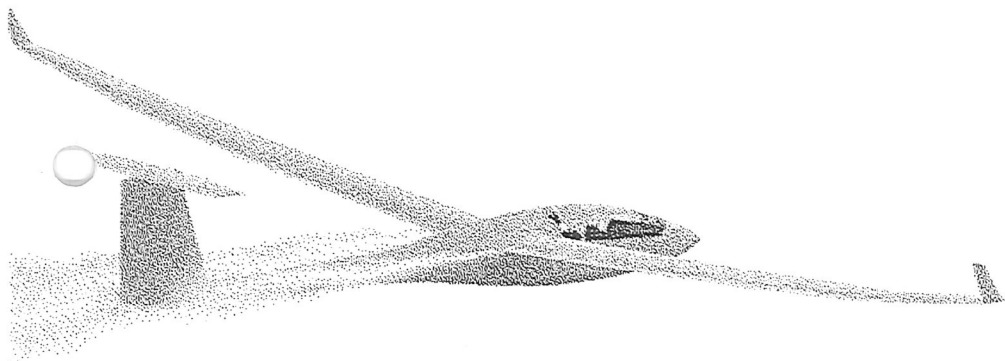


**Juni 2002**



*Glider*

**NEWS**

---

**SEGELFLUGGRUPPE BERN**

# Tätigkeitsprogramm 2002

## **Juni**

17.-21.6.

2. Intensivwoche Schulung

## **Juni - Juli**

22.6. - 20.7.

13.7.

20.7.

ab 18 Uhr

Saanelager

Saanelagerfest

Schlussbräteln im Mösl

## **August**

21.8.

ab 19.00 Uhr

Grillparty Berner Aero Club

## **September**

13./14.9.

ab 09.00Uhr

Windentage mit Ziellandekonkurrenz

14./15.9.

ab 09.00Uhr

Windenstarts für's Publikum

23.-27.9.

3. Intensivwoche Schulung

## **Oktober**

19.10.

Exkursion

Bautag

## **November**

16.11.

09.00 Uhr

Demontage (Mat. Gruppe)

19.00 Uhr

Endsaisonfest

## **Dezember**

27.12.

19.00 Uhr

Altjahresapéro und Essen mit Gästen

## **März 2003**

07.03.03

19.30 Uhr

Hauptversammlung SG Bern

15.03.03

09.00 Uhr

Montage, Pilotenrapport Schleppilotenrapport

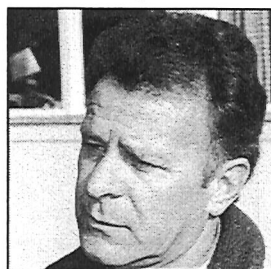
**[www.sgbern.ch](http://www.sgbern.ch)**

**Immer das Neuste auf dem Web**

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

„Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein.....“

Wer kennt es nicht, dieses schwärmerische wunderschöne Lied von Reinhard Mey, welches heute nur noch bedingt das trifft, was wir abseits der Flugplätze auf einmaligen Streckenflügen erleben dürfen.  Willig anders erleben wir unser tägliches Dasein in Beruf und Alltag und in unserer nächsten Umgebung. Es beginnt schon am Morgen auf der Fahrt zur Arbeit: Einschränkungen hier, Richtlinien dort, Abhängigkeiten und Sachzwänge gegenüber Krethi und Plethi. Auch wir SG-ler werden zunehmend mit neuen Einschränkungen konfrontiert. Dabei erinnere ich an die Bestimmungen der Flugsicherung und der Einschränkungen durch das Betriebsreglemente und seiner unzähligen Weisungen, welche notgedrungen aufgestellt wurden mussten, um einen sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten. Oft stellt man sich die Frage, braucht es das überhaupt?



Nicht genug damit, neues Ungemach kommt auf uns zu! Es gibt Leute in gewissen Nationalen Institutionen, welche tatsächlich der Meinung sind, das Terroranschläge auf Flugplätze mit Hilfe eines MASCHENDRAHTZAUNES abgewehrt werden können. So steht es jedenfalls in den JAR-OPS, und die entsprechende zuständige Stelle in der Schweiz fordert ultimativ die Durchsetzung dieser Vorschriften für den Flughafen Bern-Belp.

Klartext: Auch das Gelände der SG Bern soll per 22. Dezember 2002 mit einem 2.50 m hohen Maschendrahtzaun eingezäunt werden. Unser Gelände kann demnach künftig nur noch mit einer amtlich beglaubigten Bewilligung (Batch) betreten werden! Weit haben wir es gebracht...

Dass es auch gescheiteres gibt, hat der Ikarus-Tag gezeigt. Mit einem vernünftigen Aufwand konnten wir etwa drei Dutzend jungen Leuten unsere Fliegerei vorstellen. Ich bin überzeugt, dass eine solche Aktion für unsere Zukunft wichtig ist, und es ist jetzt schon abgemacht, dass wir sie auch nächstes Jahr durchführen werden. Allen Helfern herzlichen Dank!

Euer Capt'n, Peter Dürig

## **Bau-News der ALPAR AG**

**Gottfried Gyger, Stv. Direktor**  
**Bereichsleiter Bau, Immobilien, Sicherheit**

### **Der neue Terminal**

Die über 70 Jahre im Gebrauch gestandenen Holzbauten wurden noch im vergangenen Jahr abgerissen. Die Baulücke soll noch in diesem Jahr mit dem neuen kundenfreundlichen Terminal geschlossen werden. Der provisorische Terminal mit der Leichtbauhalle gehört schon bald der Vergangenheit an.

Zur Zeit laufen die Projektierungen und Bauvorbereitung auf Hochtouren. Hochbaubeginn soll im Juli 2002 sein. Die Eröffnung des neuen Passagierterminals ist auf April 2003 geplant.

Der Terminal präsentiert sich als moderner zweigeschossiger, mit ausladenden Dächern versehener Baukörper. Die zentrale Eingangs- und die Abflughalle vermitteln durch den natürlichen Lichteinfall und die über zwei Geschosse offenen Räume ein aussergewöhnliches Raumgefühl. Der Blick aus der Abflughalle durch die raumhohe Verglasung auf den Flughafenbetrieb, zu den greifbar nahe parkierten Flugzeugen und auf die Alpen im Hintergrund erlaubt ein völlig neues Flughafengefühl.

Nachdem die Crossair Catering AG bereits im vergangenen Jahr mit dem Bau des neuen Cateringgebäudes ein klares Bekenntnis zum Flughafen Bern – Belp abgegeben hat, wird nun auch die Swiss AG im neuen Terminal einen grossen Teil der Nutzflächen belegen. Die Swiss AG wird die bereits heute vom Bahnhof Bern in den Flughafen verlegte Verkaufsabteilung und den gesamten Gepäcksuchdienst der Fluggesellschaft im neuen Terminal unterbringen.

Mit der Valora AG konnte ein wichtiger Partner für den Betrieb der Café-Bars und des Shop's gewonnen werden.

### **General Aviation Center**

Im März 2002 wurde mit dem Bau des neuen General Aviations Centers, neben dem bestehenden Flugsicherungsgebäude und dem Tower, begonnen.

Das zweigeschossige Gebäude dient den Kunden des Geschäftsreise- und des Privatflugverkehrs. Direkt neben dem Gebäude wird bereits der neue Haupteingang ins Flughafenareal realisiert.

Die gesamte neue Anlage bestehend aus dem Gebäude und dem



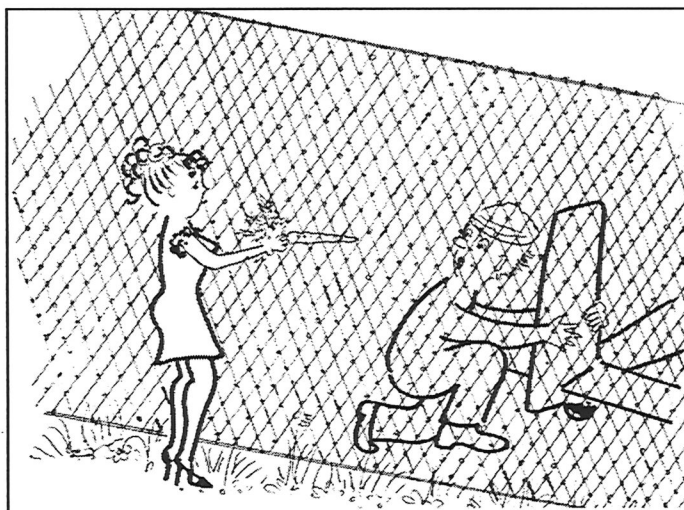
Haupteingang wird Ende September 2002 dem Betrieb übergeben.

### **Umweltschutz**

Die Bewirtschaftungsverträge für die bei der Pistenverlängerung als Ersatzmassnahmen neu ausgeschiedenen extensiv bewirtschafteten Grünflächen konnten allesamt abgeschlossen werden. Im Bereich der neuen Anflugbefahrung wurden dazu Sträucher gepflanzt. Beide Massnahmen entsprechen den Zielsetzungen des Landschaftskonzeptes „Schweiz“ des Bundes und dienen dazu, die Vernetzung der Lebensräume zu verbessern und die ökologische Qualität und Vielfalt des Flughafengeländes für die Fauna und Flora zu verbessern. Weit fortgeschritten ist auch die Planung für die Reinigung der in den Wintermonaten anfallenden Enteisungsabwässer. Mit dem Bau der Anlage wird im Juni 2002 begonnen. Die Inbetriebnahme ist auf November 2002 geplant.

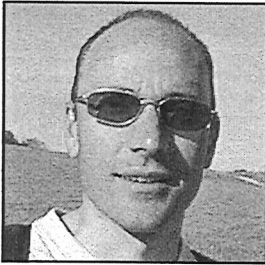
### **Flughafenzufahrt**

Im Verlauf dieses Jahres wird der Kanton Bern entlang der Flughafen-gebäude den Hochwasserschutz verbessern und gleichzeitig eine erste Etappe der neuen Flughafenzufahrt realisieren. Der Grosse Rat des Kantons Bern hat der Kreditvorlage für die neue Strasse ab Belp bis zum Flughafen zugestimmt. Gegen diesen Beschluss wurde das Finanzreferendum angekündigt. Bei einem Zustandekommen des Referendums wird in einer kantonalen Volksabstimmung über die neue Flughafenzufahrt entschieden werden müssen.



## Neue Mitglieder

*Ich heisse Reinhard Maron, wohne seit 8 Jahren in Bremgarten bei Bern, werde demnächst 40 und bin dennoch eines der jüngsten*



*Mitglieder der SG Bern.*

*Im Sommer 1998 habe ich bei der Segel- und Motorfluggruppe Grenchen meine Segelflugausbildung begonnen, die ich 1999 durch den Erwerb der RTI („Voice“) krönte.*

*Meinen Lebensunterhalt und auch mein luxuriöses Hobby finanziere ich mir mit meinem Beruf als Informatiker in einer grossen, internationalen Softwarefirma.*

*Reinhard Maron*

*Was das Sommerhalbjahr 2002 angeht, möchte ich eigentlich dem Beruf etwas weniger und der Fliegerei dafür etwas mehr Priorität einräumen, damit ich auch gewisse fliegerische Fortschritte machen kann. Die Erfahrungen der noch jungen Saison zeigen mir aber, dass dieses Ziel recht ehrgeizig ist.*

*Jedenfalls muss ich gestehen, dass ich noch immer ein höchst seltener Gast auf Flugplätzen bin. Ich arbeite daran, dies zu ändern !*

*Ansonsten halte ich es mit Henry Miller: Leben ist, was uns zustösst, während wir uns etwas ganz anderes vorgenommen hatten.*

*Ich bin Segelflugpilot seit 1983 und habe etwa 750 Flugstunden. Ich bin während die letzten Jahren mit Discus, Pegasus, Marianne und*



*Twin II geflogen und habe auch fruher geubt mit ASK13, K8, Fauconnet, Topaze und ASW15B. Als Streckenflug habe ich 300km geflogen.*

*Heute besitze ich eine gültige französische Lizenz und habe von BAZL eine Validierung meiner Lizenz (bis 13.03.2003) erhalten.*

*In meinem französischen Club in Toulouse habe ich seit 9 Jahren unseren Falschirmen gefaltet.*

*Ich wohne in Bern (Ostring) und arbeite bei BAZL in*

*Hamid Hampai*

*die Musterzulassung Process.*

*Ich freue mich schon darauf mich in SGB Aktivitäten zu integrieren.*

## Sinn und Unsinn von Passagierflügen

**Einige Gedanken zur allgemeinen Diskussion. In Anlehnung an einen Artikel aus der Hauszeitung der SG Lägern, Schänis.**

Wir Segelflieger gehen davon aus, dass der Passagier das Segelfliegen so erleben will, wie wir es praktizieren. Nach dem Klinken beginnt die Suche nach Aufwinden mit engem Kreisen. Haben wir die Basis erreicht, fliegen wir zum nächsten Aufwind und die Kreiserie beginnt von Neuem. Wir wollen mit ihm eine möglichst grosse Strecke fliegen und ihm viel zeigen. Mindestens 50 % unserer Passagiere wird es auf einem Segelflug schlecht. Ein Teil davon muss sich sogar übergeben. Die Frage lautet:

### **Muss das so sein?**

Dass die Passagierflüge ein wichtiges PR-Instrument sind, ist unbestritten. Aber glauben wir wirklich, dass ein Passagier, dem es schlecht geworden ist, positive Erinnerungen an seinen Segelflug haben wird und dass er im Freundeskreis seine Erfahrung weitergibt?

Im besten Fall verheimlicht er seine Brecherfahrung, als positiver Werbeträger für den Segelflug und unseren Flugplatz ist dieser Passagier verloren.



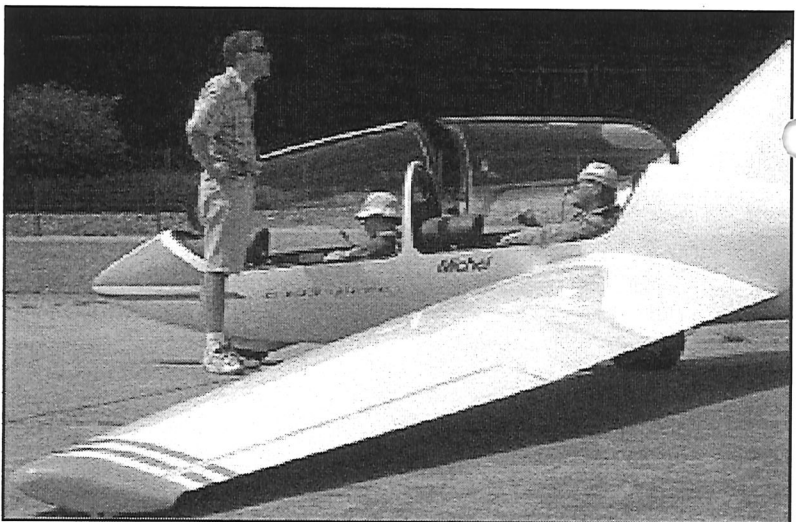
### **Was will der Passagier wirklich?**

*Will er nicht einfach das lautlose Gleiten, möglichst ohne Piepsen und Funk geniessen? Will er nicht einfach die Umgebung von oben sehen? Will er nicht einfach die Naturschönheiten geniessen, zum Beispiel an einem Bergipfel vorbei fliegen oder einen Vogel im Flug beobachten? Wir müssen unsere Passagierflug-Philosophie ändern, indem wir einen grossen Schlepp machen und dann einen Gleitflug einleiten. Falls wir in einen guten Aufwind hineingeraten, können wir immer noch vorsichtig versuchen, mit grossen Kreisen etwas an Höhe zu gewinnen. Ziel soll aber nicht sein, möglichst weit zu kommen, sondern so zu fliegen, dass es dem Passagier nicht schlecht wird. Ausnahmen sollte nur in wirklich eindeutigen Fällen gemacht werden.*

*Ein solcher Passagier kommt allenfalls wieder. Dann kann man mit ihm immer noch einen «richtigen» Flug machen.*

*Ein Passagier, dem es nicht schlecht geworden ist und der gut betreut wurde, wird begeistert nach Hause gehen und diese Begeisterung weiter tragen.*

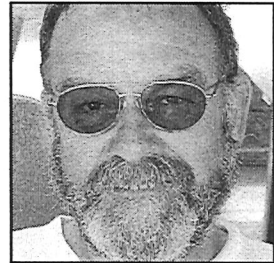
*Noch der finanzielle Aspekt: Mit einem Betrag von Fr. 140.-, soviel kostet ein Passagierflug für die erste halbe Stunde, kann man rechnerisch betrachtet 33 Minuten, also auf über 4000m/M schleppen. Auch wenn deutlich weniger lang geschleppt wird, dauert ein anschliessender Gleitflug immer noch so lange, dass ein nachhaltiges Flugerlebnis daraus resultiert. Nach geltenden Regeln sind im Preis nur 12 Minuten eingeschlossen. Die zusätzliche kleine Investition würde sich im Sinne einer PR-Massnahme bestimmt lohnen.*



## Die Schweizermeisterschaften 2002 aus der Sicht eines Teilnehmers

Die Schweizer Segelflugmeisterschaften wurden durch die SG Winterthur organisiert und vom 9. bis 17. Mai 2002 auf dem Flugplatz Hegmatten durchgeführt. Den Winterthurer Segelfliegern gebührt ein riesiges Lob, ging doch der ganze Anlass reibungslos und ohne Komplikationen vonstatten.

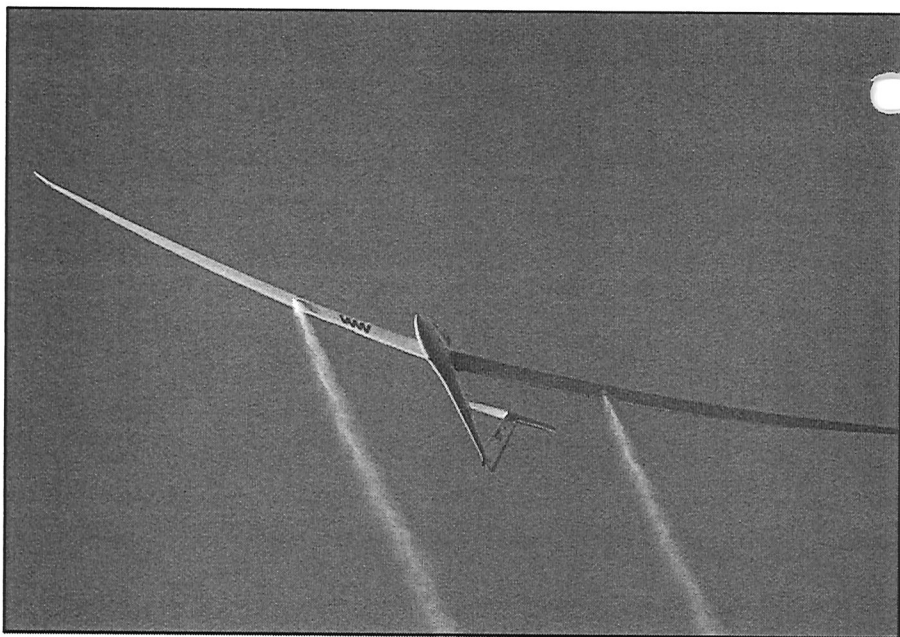
Weil nicht alle 3 Klassen (Standard, 15m/18m und Öene) auf einmal auf der Piste aufgestellt werden konnten, bauten die Veranstalter zwei Holzbrücken über das Gewässer, das am Nordrand des Platzes vorbeifliesst. So konnten die Segler mit dem Auto in den Warteraum geschleppt werden. Dazu brauchte es lediglich einen Helfer der den Flügel haltend über die eine Brücke ging, während das Auto über die andere Brücke fuhr.



Andreas Hirzel

Der Wettbewerb stand im Zeichen der Luftraumrestriktionen. Der Konkurrenzleiter Simon Leutenegger gestand uns eine Toleranz von vertikal 30 Metern und horizontal 100 Metern zu. Wer diese überschritt wurde an diesem Tag disqualifiziert, im Wiederholungsfall hätte der Teilnehmer abreisen müssen. So erwischte es dann bei der zweiten Aufgabe 6 Teilnehmer der gemischten 18/15 Meter-Klasse, die in die TMA Dübendorf aufstiegen, die wir bis max. 1800 m/M „unterfliegen“ durften. Als vor vielen Jahren einmal ein sehr bekannter Wettbewerbspilot nach einer Wende in die falsche Richtung weiterflog machten diesem andere den Fehler nach, was einen anderen zur Bemerkung veranlasste: Moses ging in die Wüste und die Kamele ögten ihm. Der selbe Effekt dürfte bei dem Aufstieg in den verbotenen Luftraum mitgespielt haben. Dieser Vorfall genügte, alle waren gewarnt und es gab keine weiteren Luftraumverletzungen mehr. Es gab aber auch Pechvögel. So übersah ein Pilot bei einer Aussenlandung im Gegenlicht ein Gebüsch, hingte mit dem Flügel an und das weitere ist hinlänglich bekannt: Rumpf gebrochen, ein Querruder zerstört. Einen anderen erwischte es im hohen Gras, Querruder beschädigt. Zwei weitere Piloten touchierten bei langen Landungen auf dem Flugplatz Hindernisse und trugen beschädigte Tragflächen davon. Ich hatte auch ein Riesenpech: nach dem Ausrollen öffnete ich die Haube wie schon ca. 500 Mal, diese fiel zu Boden, beide Scharniere brachen ab. Der Karabinerhaken des

Halteseils hatte sich durch starke Vibrationen beim Ausrollen aushängen können, was ich selbstverständlich nicht bemerkte. Es würde zu weit führen und wäre auch langweilig über alle Flüge der SM zu berichten, konnten doch 8 Konkurrenzen durchgeführt werden. So werde ich nur über einige meiner Flüge schreiben, z. B. über den ersten, der uns in den Norden führte: Abflugort Frauenfeld Bahnhof – Flugplatz Klippeneck – Flugplatz Farrenberg – Winterthur. Am Anfang



der SM war das Wetter nicht sehr vorteilhaft und weil die 15/18 Meter Klasse als letzte in die Luft kam, war das Erfüllen der Aufgabe nicht einfach. Nach dem Abflug in Frauenfeld, die maximale Abflughöhe von 1700 m/M war nicht erreichbar, war es mir bereits nördlich der Thur ums Aussenlanden zumute. So gings dann im Tiefstflug weiter Richtung Singen, wo nördlich der Stadt mal für ca. eine Stunde in 800m/M parkiert wurde. Nur sehr mühsam konnte ich gegen Norden weiterfliegen, sozusagen von Landefeld zu Landefeld. Sehr erschwerend wirkte sich das ansteigende Gelände aus. Erst kurz vorm Klippeneck wurden die Verhältnisse besser, endlich gings mit 2–2,5 Metern Steigen auf 2000m/M. Auf dem Rückflug wurde aber die Thermik zusehends spärlicher und mit 2300m/M in der Gegend von Albstadt fragte ich mich, ob wohl der Gleitflug bis in die Schweiz zurück reichen

würde. Schlussendlich landete ich westlich von Stein a.R. bei Rheinklingen (in der Schweiz) auf einem frisch gemähten Feld, kurz nach einem anderen Konkurrenten, der mit ebenfalls einem Ventus-C dort „geerdet“ hatte.

Die Aufgabe Nr. 2 lautete: Abflugort Frauenfeld – Wägitalersee – Stuben am Arlberg – Winterthur. Es war ein Tag mit mässigem Föhn. Weil man nicht in die TMA Dübendorf hochsteigen konnte, gelang es mir nicht, die Lindtebene mit genügend Höhe zu überfliegen. So musste ich auf der Südseite gegen die Abwinde des Föhns ankämpfen und erreichte einen Schnitt von 53km/h bis zur ersten Wende. Der zweite Teil gelang mit 93km/h etwas besser und von Stuben bis zur Ziellinie betrug der Schnitt 140 km/h; Schnitt für den gesamten Flug 93 km/h. Der Anflug auf den Flugplatz Winterthur hat es in sich, sieht man den Flugplatz doch erst etwa 3 Kilometer vor der Landung. Dazu kommt noch ein Stück TMA Zürich, wegen dieser muss man nördlich der Autobahn St.Gallen – Zürich fliegen bis kurz vor der Landung. Eine weitere Aufgabe führte rund um die TMA Zürich, im Gegenuhrzeigersinn: Frauenfeld – Flugplatz Hilzingen – Todtmoos – Belchentunnel Südportal – Moutier...

Bei wieder sehr schwacher Thermik und wieder als letzter gestartet musste ich einen grossen Umweg bis nördlich Schluchsee fliegen um einigermaßen eine Arbeitshöhe zu haben. Nach der Überquerung des Rheins in der Gegend von Fricktal/Schupfart konnte ich mit viel Geduld genügend Höhe erklimmen um überhaupt über den Jura ins Mittelland zu gelangen. Dort angelangt vernahm ich am Funk, dass andere bereits bei Oensingen auf dem Boden angelangt waren. So flog ich zum Kühlturm des AKW Gösgen, erreichte diesen in 900m/M und konnte mehr oder weniger im Dampf 600 Meter steigen. Mit dieser Höhe schaffte ich den Belchentunnel problemlos und flog weiter bis etwa Gänsbrunnen. Die Landefelder zwischen Balstal und dort sahen nicht sehr verlockend aus, ich landete schliesslich bei Oensingen an der Autobahn bei schon zwei dort wartenden Mitkonkurrenten. Weil an diesem Tag nur wenige erfüllten, von der 15/18Meter Klasse überhaupt niemand, schickte uns die Leitung nochmals rund um die TMA Zürich, dies bei sehr starken westlichen Winden. Am Sieblinger Randen liess ich auf Hanghöhe meine 60 Liter Wasser in den Wind hinaus und konnte anschliessend bei Bonndorf auf 1700 m/M steigen. Mit dieser Höhe machte ich mich auf den Weg Richtung Todtmoos. Ohne Wasser und mit starken Abwinden reichte es mir bis nach Grafenhausen, südöstlich des Schluchsee. Nach einer ganz kurzen Rechtsvolte setzte ich den Ventus in einen Acker mit frisch erronnenem Getreide. Still gestanden ist das Flugzeug genau unter einer Hoch-



spannungsleitung. Während des Fluges hatte ich keine Zeit auf der Karte nachzusehen, wo sich mein Landeort befand. So ging ich auf einem Feldweg gegen den Ort, um zu fragen wo ich mich befand. Kurz vor der Hauptstrasse entdeckte ich umhüllt von Gebüsch einen Gedenkstein mit der Inschrift:  
 „Zum Gedenken an Franz Bösch“... der hier im Jahr 1932 tödlich abgestürzt war. Da hatte ich mehr Glück! Nachdem ich zurück beim



Flugzeug war begann das lange Warten auf den Rückholer. Plötzlich preschte ein Auto über den Feldweg heran, Polizei. Ein Polizist und seine Kollegin stürzten aus dem Wagen auf mich zu und fragten als erstes, ob ich abgestürzt sei. Eine Touristin hätte angerufen und ein abstürzendes Segelflugzeug gemeldet. Diese Frau wollte aber den Segler südwestlich der Ortschaft gesehen haben, während ich nordöstlich davon gelandet war. Ich konnte die Beamten davon überzeugen, dass ich weder abgestürzt noch südwestlich von Grafenhausen in der Luft gewesen war. So alarmierten diese einen Suchhelikopter, der ca. 45 Minuten über dem fraglichen Waldgebiet herumkurvte, allerdings ohne etwas zu finden.

Am letzten Tag hatte sich das Wetter so zum Guten entwickelt, dass Simon Leutenegger für die offenen einen Flug von 513 km und für uns



434 km ausschrieb: Abflugort Hörnli – Partenen (Nähe Bielerhöhe) – Imst – Seefeld – Zernez – Winterthur.

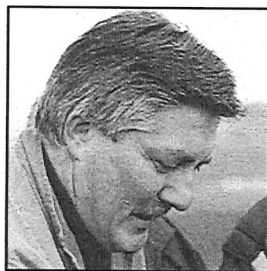
Für mich verlief der Flug gut bis sehr gut bis in die Gegend von Zernez. Dort fand ich zuerst am Piz Nuna nichts und wechselte dann auf die Nordseite des Engadin, um in stark zerrissener Thermik auch nur schlecht zu steigen. Endlich fand ich südlich von Zernez einen runden Zweimetrigen, der mich von 2200m/M auf 3600m/M brachte. Noch einmal etwas kurbeln bei Davos und am Vilan der letzte Schlauch auf 600 Meter über Gleitweg reichten dann für den Endanflug. Diese kleine Verschnaufpause bei Zernez liess meine Durchschnittsgeschwindigkeit auf 100,8 km/h schrumpfen, was noch für den 13. Rang reichte. Der Tagessieger brachte es auf 124,2 km/h.

Es war für mich eine sehr schöne, lehrreiche aber letztlich doch nicht so befriedigende Schweizermeisterschaft, weil ich mir etwas mehr als Rang 14 von 18 Teilnehmern erhofft hatte.

## 500er im Duo

Giebelegg – Col du Pillon – Vals GR (Wende in Safien Platz)  
– Gornergrat – Gd St. Bernard – Belp (512 km)

Was sich am Vorabend bereits leise abzeichnete, erwies sich dann für den Sonntag dem 2. Juni als vielversprechend: der segelfliegerische „Tag der Tage“ war angebrochen. Früh schon entwickelten sich die Kumuli zur Freude aller Briefingteilnehmenden. Willy Wittwer hatte Grosses vor, und so sattelten wir zusammen den Duo Discus, er, Willy als versierter Streckenfuchs, und ich als „Durchschnittspilot“, dankbar für alle Tipps und Tricks,



Fritz Soltermann

Punkt 10.30 Uhr konnten wir als erste starten; Alex schleppte uns profi-like an die Giebelegg, wo wir auf 2'000m klinkten. Schnurstracks ging es dann durchs „Housi-Loch“ ins Simmental, wo zunächst mal etwas wie Ernüchterung im Cockpit einkehrte. Vorerst ging es mehr „nidsi“ als „obsi“; weder Chemiflüeh noch Bäderhorn und andere Tricks halfen; die Thermik-Fee war uns zu so früher Stunde noch nicht



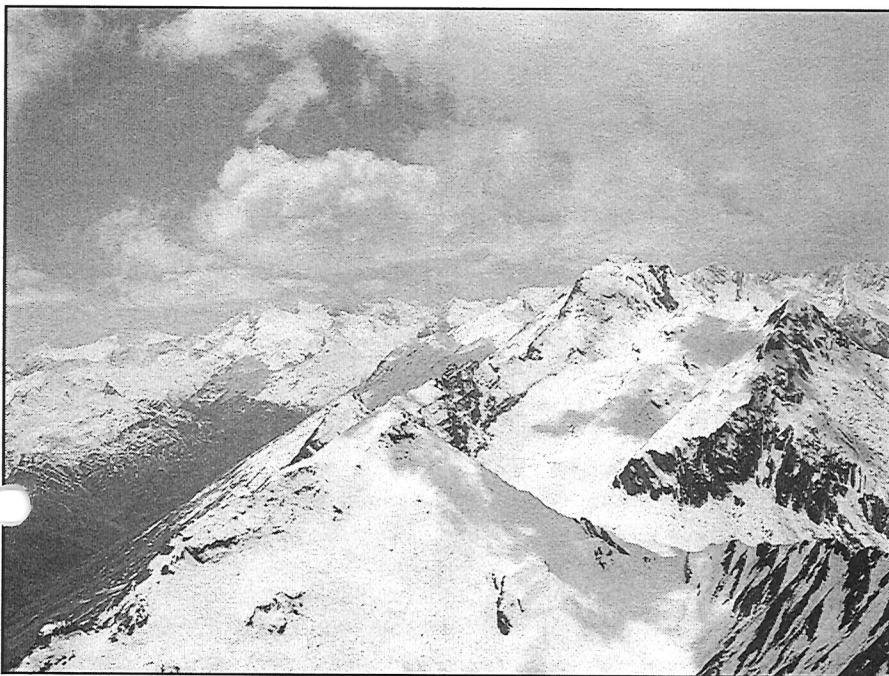
An der Furka

gnädig, so dass wir uns nach nicht einmal einer halben Stunde Flugzeit auf 1'640m (!) westlich des Flugplatzes Zweisimmen etwas unterhalb der Kante eines bewaldeten Hügels wiederfanden. Nach zwei Achterschleifen waren wir „gerettet“ und konnten zu den Zweisimmener Kollegen aufschliessen, welche auf etwa 2'800m ihre Kreise zogen.

Von da an ging es recht zügig vorwärts; via Wispile und Col du Pillon (Wendepunkt) überflogen wir um 11.40 Uhr in relativ stolzer Höhe von 3'100 m den Rawylpass und setzten uns ins Wallis ab. Die Kumuli standen dort zu Beginn etwa zweihundert Meter tiefer und sahen noch leicht „verhutzlet“ aus; etwas Nordwind war auszumachen, ein wenig Leewirkung war spürbar. Aber etwas weiter aussen oder in den sonnenbeschienenen Felsenkesseln lief es besser. Den tiefsten Punkt erreichten wir auf der Höhe Goppenstein mit etwa 2'300m; aber es kam immer flotter und um 12.40 Uhr überquerten wir – immer noch auf der Nordseite des Tales – den Furkapass in 3'100m Höhe. Waren es bis dahin etwas über ein halbes Dutzend Segelflieger, darunter die bekannten Kameraden von Gruyère und ein Franzose, die den Weg in Richtung Osten flogen, zollte die psychologische Barriere „Furka“ ihren Tribut, wie wir später im Funk mitbekamen, indem einige in der

Gegend Realp vorzeitig umkehrten, während die Motorigen sogar bis Landeck (Stefan) und Arlberg (FK) flogen.

Den Andermatt-Kessel meisterten wir problemlos in durchschnittlich leichtem Sinkflug, konnten aber noch vor dem Oberalppass wieder nach oben kurbeln und erreichten eine komfortable Höhe von rund 3'200m. Aber kaum gefreut ging es schon wieder runter und wir wechselten wegen der immer noch leichten Bise und dem Lee-Effekt die Talseite. Ca. um 13.30h wendeten wir östlich von Vals GR und nahmen den Schenkel Vals-Gornergrat unter die Flügel. Wir trafen querab von Disentis wieder auf den Kollegen mit der DG-800 aus Frankreich. Gemeinsam tief auf 2'350m ging eine Talfahrt zu Ende und ein Hammerbart brachte uns wieder unter die Basis auf 3'400m. Das konnten wir gut brauchen, um südlich vom Gemsstock die



„Direttissima“ via Binntal zum Eingang Mattertal nehmen zu können. Mit 160 Sachen ging es flott vonstatten. In der Gegend des Bättlihorns brachte uns ein Super-Schlauch innert weniger Minuten mit 3m/s integriert von 2'500m auf 3'800m hinauf!

Der Rest ist schnell erzählt: ohne Probleme ins Mattertal; fast überall gute Steigwerte; höchste erreichte Höhe 4'200m querab Monte Rosa

Region Rheinwaldhorn



Kein Unbekannter... in der faszinierenden Eis- und Gletscherwelt. Auch der nächste Schenkel Gornergrat Gd-St. Bernard Passhöhe brachte keine erkennbaren Schwierigkeiten. Vor dem letzten Teil Gd-St. Bernard Passhöhe – Belp hiess es noch auf die Abflughöhe von 3'900m zu steigen, um das Mösli im direkten Galopp erreichen zu können. Um 16.17h landeten wir wohlbehalten nach 5h47min und 512km Flug (ergab einen Schnitt von 92,5 km/h).  
 Fazit: ein Hammertag, an dem ich unter der kundigen Instruktion von Willy Wittwer sehr vieles lernen konnte, was ich in meiner weiteren fliegerischen Tätigkeit anwenden kann. Solche Flüge mit erfahrenen Streckenfüchsen kann ich nur sehr empfehlen! Ich danke Willy auch an dieser Stelle ganz herzlich für sein Engagement als Förderer des Streckenfluges!

## Ticino 2002

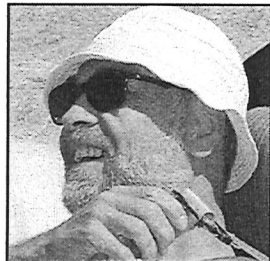
Pünktlich mit den Ferien begann eine einwandfreie und hochklassige Schlechtwetterperiode. Nördlich und südlich der Alpen grau und feucht, 10 Tage lang. Endlich, am 15. April, konnte gemäss Prognose Hoffnung auf gute Bedingungen im Süden aufkommen, und am Dienstag, dem 16. machte ich mich auf den Weg.

Der gefürchtete Gotthard war wie ausgestorben, nur die Stauräume für die Camions waren kilometerlang  
gesetzt.

Als ich am frühen Nachmittag in Locarno Magadino eintrudelte, wurden bereits zwei DG 400 montiert, eine davon wie immer von Reiny Rychener.

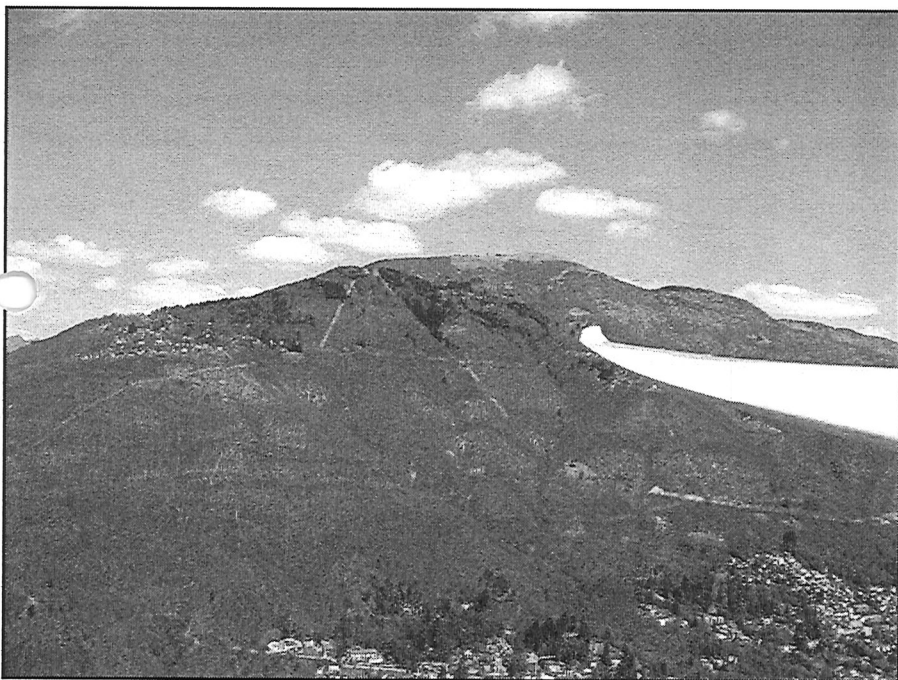
Das Wetter sah ganz lecker aus, und so startete auch ich im Laufe des Nachmittags. Die einflussende Südluft machte allerdings den Einstieg zu dieser Zeit schwierig, und im Tal machte sich eine immer undurchdringlichere Suppe breit.

Nachdem der 5Meter am Claro auf Präsenz und Funktion geprüft war,



Redakter, enjoyed

Cimetta, Hotspot



liess ich es für heute gut sein, und wir beschlossen den Tag bei einer Pizza.

Am nächsten Morgen zeigten sich auf dem Morgenspaziergang bereits kurz nach neun über den Gipfeln im Osten erste knackige Wölklein. Das sah nach frühem Start aus, und um elf knatterte ich dem Ceneri entgegen. Plötzlich meldete das Motörchen ein Unwohlsein, es wurde umgehend stillgelegt. An ein Fortkommen aus dieser Höhe war nicht zu denken, so dass sich bald darauf Gelegenheit bot, am Boden den Schaden zu schätzen. Das Staunen war beträchtlich, als sich eines der Dekompressionsventile freundlich an seinem Gestänge baumelnd präsentierte. Es hatte sich stillschweigend aus seinem Gewinde im Zylinderkopf verabschiedet. Das Ding war bald wieder an seinem Platz, und das Maschinchen sprang auf den ersten Kick wieder an. Nach dem anschliessenden zweiten Start meldete sich beim Überfliegen des Sees in niedriger Höhe schon ein etwas zweifelhaftes Gefühl, allerdings unbegründeterweise.

Der Einstieg im Centovalli liess nichts zu wünschen übrig, und weiter gings Richtung Westen bei einer Basis von etwa 3000mM und satten Steigwerten. Bereits zeigte sich der Monte Rosa in seiner ganzen Pracht.

Monte Rosa





Allerdings drückte die Südluft weit die Täler herauf, so dass eine möglichst nördliche Route gefragt war. Bei den hohen Bergen, die die Täler südlich des Monte Rosa säumen, war dies allerdings nicht ganz einfach, und es wurde auch mal etwas schwierig beim Ausweichen nach Süden.



Im Aostatal war dann aber alles paletti, und die Basis stieg auf 3200mM an, um sich gegen Westen hin zunehmend im blauen Himmel zu verlieren.

Der Rückflug verlief nun höher und wesentlich nördlicher am Matterhorn vorbei.

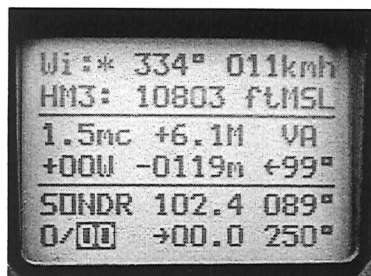
Die weite unberührte Bergwelt am Monte Rose war auch diesmal sehr beeindruckend.

Ganz auf Kurs ging es ruckzuck zurück zum Centovalli, wo am Eingang ein knackiger Lift wartete.

Kein Wunder, dass der Zander fast 100 km/h Schnitt anzeigte. Doch bei aller Begeisterung machte sich unterdessen die Aussen-temperatur von -10 Grad bemerkbar;

Aosta mit Flugplatz

6.1 m/s integriert sind ein vernünftiger Steigwert







*schlauerweise hatte ich meine genialen heizbaren Superboots zu Hause liegen lassen...*

*Auch der Claro bei Bellinzona gab nochmals über 6m, dann wurde noch der San Bernardino gecheckt (wenig Verkehr).*

*Auch heute war der Süden völlig zugequollen, und die wärmeren Gegenden lockten beträchtlich.*

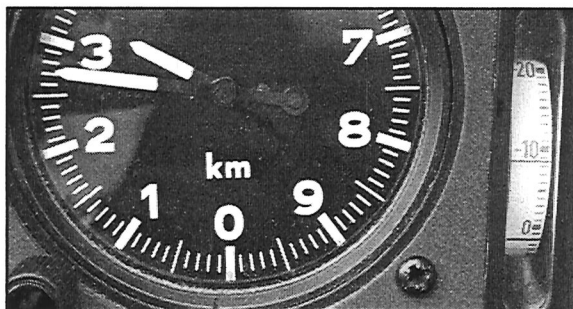
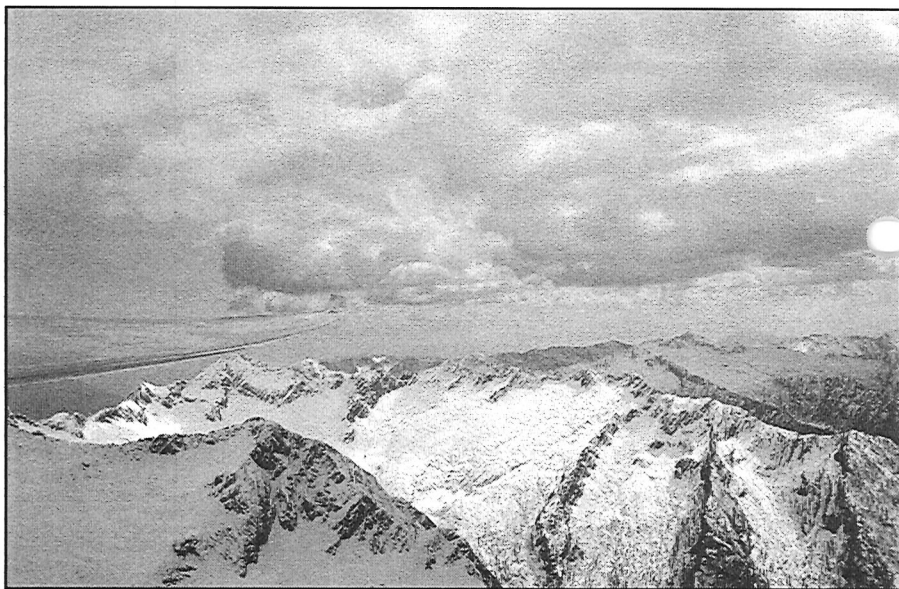
*Der Abend wurde traditionsgemäss im Ticinella in Ascona beschlossen, gleich neben dem nun verlassenen Flugplatz Ascona, wo wir viele schöne Tage erlebten, bevor er geschlossen wurde.*



*Der 18. April zeigte sich wiederum erfreulich. Allerdings brachte leichter SW-Wind schlechte Bedingungen gegen Aosta zu, so dass die erste Wende bei Antronapiana, am Fuss des Monte Rosa, erfolgte. Dann gings es zurück nach Domodossola.*



*In herrlich klarer Luft flog ich gemütlich nordwärts zum Basodino und weiter bis Olivone. Auch das Veltlin sah lecker aus, doch unter den Wolken war es höllisch kalt.*



*Angesichts der tiefgekühlten Füße war der Entschluss umzukehren bei Sondrio leicht gefällt, denn auch vom Tonale her wurden ungünstige Bedingungen gemeldet*

*Der Freitag begann grau, das Ende der Ferien war*

*in Sicht, und so wurde demontiert, und vom freundlichen Flugplatzpersonal und von Reiny Abschied genommen.*

*Auch die Rückreise brachte ausser den Lastwagen in den Stauräumen überall freie Fahrt.*

*Zusammenfassend kann gesagt werden, dass heuer zur Ferienzeit auf der Südseite nach langer Regenzeit vier pralle Hammertage zu genießen waren, wovon ich die zwei ersten mehr oder weniger verpasste, da die Prognosen viel zu pessimistisch waren, und den Rest mangels Ausrüstung nicht in ganzer Länge ausfliegen konnte.*

# CAFE STEIBACH HOLZOFENBÄCKEREI KONFITOREI



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](mailto: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](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

No. 11 — 11. Jahrgang

SCHWEIZER

Zürich, November 1933

# AERO REVUE

A. Z. — Erscheint Mitte des Monats

SUISSE

Preis pro Nummer Fr. — 8



## Flugkapitän Ernst Nyffenegger

nach Zurücklegung von 1 Million Flugkilometer  
(rechts: Frau Nyffenegger)

## Le Capitaine Ernst Nyffenegger

après avoir parcouru 1 million de km. sur le réseau  
aérien suisse (à droite: Mme. Nyffenegger)

Photopress